A 124/20

Беломор.

2007044207

А 124
20.

Е. Бѣломоръ.

СЬМА О ФЛОТѢ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія М. М. Стасюлевича, В. О., 5 л., 28.
1896.

2390

А 124/20

Трудъ сей я посвящаю горячо любимому флоту моей великой родины, какъ лучшую часть самаго себя.

А. Бѣломоръ.

1895 года, 23 ноября.

Либава.

Б И Б Л І О Т Е К А
М.П.М.

ПИСЬМА О ФЛОТѢ.

Жизнь отдѣльнаго лица, при нормальныхъ обстоятельствахъ, въ концѣ концовъ приноситъ болѣе или менѣе плодотворные результаты, къ которымъ стремилось это лицо, подготовляясь съ юнаго возраста, учась и потомъ работая самостоятельно на избранномъ поприщѣ.

Очевидно, результаты дѣятельности такой отдѣльной человѣческой жизни суть только плоды того, что сѣялъ человѣкъ. Конечно, здѣсь, какъ и вездѣ, бываютъ исключенія, несчастныя случайности и совпаденія обстоятельствъ, выбивающія человѣка изъ колеи. Errare humanum est. Но ошибки отдѣльныхъ лицъ, на поприщѣ какой бы дѣятельности они ни подвизались, обыкновенно становятся видными, критикуются и исправляются дѣятелями послѣдующихъ поколѣній. Самое дѣло, испорченное кѣмъ-либо изъ орудовавшихъ имъ, можетъ только временно пострадать отъ ошибокъ и увлеченій, можетъ принести горькія разочарованія лицамъ, стоявшимъ во главѣ дѣла и сдѣлавшимъ много значительныхъ промаховъ. Если причины оши-

бокъ, нежданныхъ и нежелательныхъ результатовъ точно опредѣлены послѣ полученнаго урока, то самое дѣло легко исправимо и не погибло. Если же нѣтъ, то одна перемѣна заблуждавшагося дѣятеля поведетъ вѣроятно къ новымъ ошибкамъ и къ новымъ, быть можетъ, горшимъ, разочарованіямъ самихъ дѣятелей и тѣхъ, которые перемѣною лицъ, а не самой системы, мнили достигнуть идеала. Въ частной дѣятельности, напримѣръ, въ торгово-промышленной, гдѣ замѣшаны матеріальные интересы общества или даже лишь нѣсколькихъ изъ его членовъ, критическая оцѣнка распорядителей идетъ почти параллельно съ ихъ дѣятельностью. Самые естественные двигатели прогресса: самолюбіе, честолюбіе, желаніе наживы, борьба за существованіе и т. д. выдвигаютъ новыхъ работниковъ на всякомъ поприщѣ. Гласное и всестороннее обсужденіе ошибокъ заставляетъ руководителей стоять вѣчно на сторожѣ и регулируютъ въ большинствѣ случаевъ самый ходъ дѣла, направляя его къ лучшему и на тотъ путь, который современникамъ кажется правильнымъ и наиболѣе выгоднымъ. Каждая отрасль государственной службы имѣетъ большое сходство съ широкою частною дѣятельностью.

Въ первой, какъ и во второй, также легко дѣлаются крупныя ошибки, и еще болѣе желательно обнаруженіе и исправленіе ихъ. Но условія государственной дѣятельности, въ особенности военной, таковы, что самое всестороннее и серьезное обсужденіе, въ границахъ дозволеннаго для печати и терпимаго людьми, стоящими у власти, не имѣетъ для нихъ того рѣшающаго значенія, которое почти обязательно въ частныхъ дѣлахъ и предпріятіяхъ. Сухопутное

военное дѣло—вполнѣ русское дѣло, и нечему удивляться, если въ печати, отъ времени до времени, появляются статьи и трактаты, пытающіеся предрѣшить болѣе или менѣе важные вопросы арміи. Повидимому, военное вѣдомство иногда прислушивается къ общественному мнѣнію и само не жалѣетъ матеріальныхъ затратъ на чисто военные органы, регулирующіе гласное обсужденіе нѣкоторыхъ животрепещущихъ вопросовъ и дающіе отвѣты въ случаяхъ, особенно смущающихъ общественное мнѣніе. Какъ примѣръ этому, достаточно вспомнить о рѣшенномъ уже перевооруженіи нашей арміи. Кромѣ того у военно-сухопутнаго вѣдомства есть свой неошибающійся и безпристрастный учитель—военная исторія и критика военныхъ дѣйствій съ древнѣйшихъ временъ до самыхъ послѣднихъ. Этого одного учителя уже достаточно для правильнаго веденія дѣла. Совершенно въ иномъ положеніи находится нашъ флотъ. Эта отрасль вооруженныхъ силъ такъ узко спеціальна, что обсужденіе ея почти невозможно и непонятно для русскихъ читающихъ людей. По причинѣ той же, немногимъ понятной, спеціальности, нашъ флотъ и стоялъ и стоитъ особнякомъ для русскаго общества, обращающій его вниманіе лишь своею показною частью. Спускъ кораблей, торжественные смотры съ салютами, прибытіе иностранцевъ въ Кронштадтъ или на Неву и тому подобные случаи привлекаютъ столичную толпу, жадную до зрѣлищъ и увлекающуюся подражаніемъ. Но какую бы несообразность ни написалъ хроникеръ или корреспондентъ изъ приморскаго порта, она будетъ, нелѣпа и оцѣнится по достоинству лишь очень немногими, да, пожалуй, и прочтется немногими. Мор-

скому вѣдомству приходится обходиться лишь своими собственными средствами, безъ помощи извнѣ. А между тѣмъ морское дѣло въ высшей степени подвижно, неустойчиво и быстро прогрессируетъ изъ вѣка въ вѣкъ. Родоначальникъ военнаго флота — коммерческій по многимъ частямъ техники, управленія и гидрографическихъ знаній уходитъ постоянно впередъ и впередъ. Очень много надобно знать, постоянно читать и непрерывно учиться не только у себя дома, но и заграницею, чтобы имѣть всѣ необходимыя свѣдѣнія для поддержанія военнаго флота въ постоянной и своевременной готовности. Гдѣ болѣе развиты коммерческій флотъ и внѣшняя торговля, это безконечное поле конкурренціи, тамъ болѣе и быстрѣе совершенствуется техника. Коммерція рискуетъ и щедро затрачиваетъ ради обогащенія. Машиностроеніе въ силу этого и получило такое широкое развитіе въ Англіи. Военные флоты не могутъ и не должны дѣлать экспериментовъ подобныхъ коммерческимъ, такъ какъ поставить на какой-либо линейный корабль не вполнѣ еще испытанный механизмъ, котлы или что-либо подобное — значитъ, быть можетъ, вывести этотъ корабль временно изъ линіи, что̀ не для всякаго флота безразлично въ наше тяжкое время всеобщаго вооруженія. Напримѣръ, установка котловъ Бельвиля на фрегатѣ „Мининъ“ была именно такимъ страшнымъ рискомъ, на который еще не рѣшалась ни одна изъ первостепенныхъ морскихъ державъ Европы. Военному флоту всегда лучше выжидать результатовъ, оказавшихся на пароходахъ Трансъ-Атлантической или иной компаніи, высматривать и прислушиваться. Къ несчастію, у насъ печать ничего общаго не подскажетъ

и не сообщитъ новаго по вопросамъ чуждаго и малопонятнаго дѣла. Печать, впрочемъ, и не виновата, такъ какъ на морскую литературу и публицистику никогда не было въ нашемъ обществѣ спроса, а морское вѣдомство спеціально покровительствуетъ библіофиламъ, все еще изучающимъ періодъ Азовскаго флота. Нельзя, однакожъ, не согласиться, что печать могла бы принести услугу нашему флоту, большую нежели арміи. Усовершенствованія армій лежатъ почти всецѣло въ нихъ самихъ и зависятъ зачастую отъ инициативы ихъ представителей. Очень немногіе посторонніе люди, единицы въ цѣломъ мірѣ, отъ времени до времени являются со своими изобрѣтеніями истребленія человѣчества, и эти изобрѣтенія, будучи приняты въ какой-либо арміи, быстро входятъ во всеобщее употребленіе. Несмотря на горячее желаніе сохранить секретъ, скорострѣльныя ружья, бездымный порохъ и т. д. на нашихъ глазахъ сдѣлались всеобщимъ достояніемъ. Въ усовершенствованіи флота, имѣющаго кромѣ чисто военныхъ цѣлей, по преимуществу, иныя, заинтересовано все человѣчество, и благо той странѣ, которая во-время пересадила на свой военный флотъ полезныя новости съ торговаго, подготовила людей и заводы. Крымская война застала нашъ флотъ паруснымъ. Онъ стоялъ на одномъ уровнѣ общественныхъ понятій и знаній техники. Ни одинъ голосъ до войны не раздавался за винтовые корабли, и флотъ оказался безполезнымъ на морѣ. Въ дневникѣ сенатора Лебедева между прочимъ записано слѣдующее подъ апрѣлемъ 1854 года: „Теперь, по вскрытіи Невы и прочтеніи приказовъ Непира, всѣ трубятъ и злые и добрые: во всемъ виноватъ князь

Мепьшиковъ. Онъ пе умѣлъ заготовить ни одпого винтоваго корабля, запустилъ все вѣдомство, пе знаетъ своей обязаппости, предапъ любимцамъ и т. д." Чему и какъ могли помочь эти строки тогда? Впрочемъ, польза ихъ несомнѣнна теперь, такъ какъ очень много говорятъ въ оправданіе своевременной критики. Въ извипеніе тогдашняго русскаго общества и печати, обыкновенно ссылаются на чрезмѣрно строгую цензуру, на стѣсненіе до крайнихъ предѣловъ свободы слова. Но при всякихъ обстоятельствахъ мысль человѣческая умѣла выливаться въ живую рѣчь, болѣе или менѣе приспособляпуюся къ требованіямъ времени.

Выяспеніе причинъ, неудачъ и несчастій нашего флота въ теченіе его двухъ-сотъ-лѣтняго существованія, есть задача морской исторіи и, безъ сомнѣнія, была бы вѣрнымъ залогомъ будущихъ успѣховъ нашей великой родины на морѣ, безъ полнаго обладанія которымъ она не достигнетъ и полнаго роста, хотя бы завоевала всѣ земли. Радости и горе, слава и позоръ всякаго оружія лежатъ въ рукахъ Всевышняго; остается только покоряться и нести ниспосланное бремя, или скромно вѣнчаться лаврами, отыскивая истинныя причины всему. Тогда несчастія поправимы и удачи не очаровываютъ до опасной летаргіи. Истинное и безвыходное бѣдствіе постигаетъ тогда, когда ниспосланная кара не признается возмездіемъ за ошибки и безумія поколѣнія, а удачи приписываются ложнымъ и случайнымъ причинамъ. На обязанности каждаго, знакомаго съ военно-морскимъ дѣломъ и морскою исторіею, хотя бы по тѣмъ отрывкамъ, какіе намъ даютъ библіофилы, указать на нѣкоторыя истинныя причины этихъ неудачъ или не-

счастій и констатировать тѣ нужды быстро растущаго современнаго флота, удовлетвореніе которыхъ обезпечиваетъ и его дальнѣйшее горячо желаемое процвѣтаніе на пользу и славу нашей родины.

I.

Боевой флотъ, по характерному выраженію великаго его Основателя, вторая, вооруженная рука имперіи, состоитъ изъ двухъ элементовъ. Элементы эти заключаются въ корабляхъ различныхъ типовъ съ ихъ вооруженіемъ и снабженіемъ, въ адмиралтействахъ, мастерскихъ всякаго рода, укрѣпленныхъ портахъ и т. д. и въ живомъ корпусѣ людей, называемомъ экипажемъ. Первый элементъ, для краткости, мы назовемъ матеріальнымъ, второй—духовнымъ. Лучшіе корабли безъ опытныхъ экипажей безполезны для государства, а моряки образуются лишь на корабляхъ и на морѣ. Непремѣннымъ условіемъ при созданіи флота или при его реорганизаціи, должно быть соединеніе этихъ двухъ элементовъ въ полной гармоніи.

Однако все, что дѣлается руками смертныхъ, матеріальное, все приходитъ въ негодность отъ скоро катящагося времени, все разрушается.

Эта участь постигаетъ особенно быстро произведенія современной техники, идущей такими ускоренными шагами впередъ, что люди едва лишь успѣваютъ слѣдить за нею. Военные корабли и ихъ различные механизмы, оружія защиты и нападенія, проектируются лучшими и способнѣйшими строителями и механиками и въ соотвѣтствующую минуту представляются идеа-

ломъ совершенства. Но пока чертежи исполняются на стапеляхъ и въ различныхъ мастерскихъ, техники успѣваютъ изобрѣсти новыя улучшенія. Если еще не поздно и возможно измѣнить первоначальный проектъ и примѣнить усовершенствованія, то кое-что дополняется на строющихся бронепосцахъ, крейсерахъ и миноноскахъ, иногда даже и во вредъ ихъ другимъ качествамъ. Спускаются ежегодно на воду, быть можетъ, и вполнѣ современные корабли, или по крайней мѣрѣ они представляются таковыми морскому начальству.

А техника идетъ и идетъ впередъ, и чрезъ десять, много двадцать лѣтъ, все, созданное съ величайшимъ трудомъ, дорого оплоченное и торжественно, съ радостнымъ сердцемъ спущенное на воду, сдѣлаетъ анахронизмомъ и едва пригоднымъ оружіемъ. Не то представляетъ собою другая сторона военнаго флота — духовная, уравнивающая иногда шансы отсталыхъ типовъ съ болѣе современными. Непоколебимое чувство долга предъ царемъ и родиной, любовь къ своему трудному, но прекрасному, всегда полному новизны и глубокаго смысла дѣлу, дисциплина, осмысленная подготовка въ мирное время и привычка жить на морѣ, тяжко дающаяся долгими плаваніями, связывающими неразрывными узами въ одну крѣпкую семью и юныхъ и старыхъ, и начальниковъ и подчиненныхъ — вотъ та страшная и неодолимая сила, которая замѣнитъ и дополнитъ недостатки матеріальной части, придастъ быстроходность и сдѣлаетъ стальную броню непробиваемою. Эта сторона не умираетъ даже при самыхъ неблагопріятныхъ и печальныхъ обстоятельствахъ матеріальныхъ условій, если она считается главнѣйшею

и напротивъ, быстро исчезаетъ, если преслѣдованіе и сохраненіе ея не ставится превыше всего, если она дѣлается почему-либо непонятною и несознаваемою, а созидатели флота разумѣютъ подъ нимъ одни неодушевленные кузова изъ дерева или стали. На отечественныхъ или заграничныхъ рынкахъ можно всегда купить всѣ матеріалы для грозныхъ по виду бронепосцевъ и быстрыхъ крейсеровъ и миноносцевъ. За деньги можно нанять большіе таланты и въ наше коммерческое время пріурочить ихъ къ исполненію засѣвшей въ головѣ идеи. Кораблестроители и механики создадутъ эскадры, инженеры построютъ форты, выкопаютъ каналы и цѣлыя Меридовы озера для сохраненія этихъ эскадръ, набьютъ милліоны свай и взгромоздятъ несокрушимые для волнъ брикватеры. Для всего этого нужны умѣнье, благоразумная разсчетливость и мудрая скупость, которою отличался и самъ Плюшкинъ. Но ни на какихъ рынкахъ, ни за какой вѣсъ золота не покупается душа, оживотворяющая бронепосцы, форты и спокойныя гавани. Она вкладывается въ нихъ лишь безпредѣльною любовью чистаго и безукоризненнаго сердца того же моряка. Страшно заблужденіе, когда полагаютъ, что дѣловитость, житейская практичность и хозяйственная опытность въ дѣлѣ созданія полныхъ внутренняго содержанія морскихъ вооруженныхъ силъ страны преодолѣютъ всѣ препятствія и увѣнчаются успѣхомъ. Всѣ названныя качества дороги и незамѣнимы въ иномъ, чисто коммерческомъ или хозяйственномъ дѣлѣ, но въ военно-морскомъ ихъ надобно требовать отъ второстепенныхъ агентовъ, вѣдающихъ казенное имущество.

Краткій перечень главнѣйшихъ историческихъ со-

бытій въ нашемъ флотѣ уяснитъ все сказанное и представитъ его рельефнѣе, нежели дальнѣйшія и многословныя разсужденія на ту же обширную тему. За подтвержденіями мы будемъ обращаться по преимуществу къ исторіи русскаго флота и лишь изрѣдка почерпнемъ ихъ изъ европейскихъ источниковъ, давно обработанныхъ и широко распространенныхъ.

На грубо срубленныхъ шнявахъ и баркасахъ, русскіе люди, выросшіе въ принципахъ строго московскаго режима, создавшаго безпредѣльное русское государство, въ принципахъ вѣрной и крѣпкой службы царю и родинѣ, отвоевали Финскій заливъ и Балтійское море. Нужды нѣтъ, что инженеровъ не было, что хозяйничали плохо и даже корыстно. Императорская Петровская дубинка карала не одну лѣность, но и злостное присвоеніе казенныхъ денегъ; Меньшиковъ и другіе ближайшіе помощники не давали спуску тому, что, по ихъ мнѣнію, плохо лежало. Но великій духъ оживотворялъ младенческій флотъ и уничтожилъ вполнѣ организованный въ матеріальномъ смыслѣ шведскій даже въ присутствіи британскаго, въ день Гренгамскаго побоища. Мы знаемъ, что не легко доставались побѣды надъ шведскими моряками. „Командиръ яхты Вивать“ доносилъ какъ-то разъ графъ Апраксинъ царю послѣ одного изъ сраженій, „по взятіи судна русскими, бросился за бортъ, но былъ спасенъ и, попавъ въ плѣнъ, самъ себя лишилъ жизни“. Еще въ самомъ зародышѣ русскому флоту пришлось испытать и страшную опасность. Въ 1720 г. англо-шведскій флотъ, подъ командою адмирала Нориса, явился въ Ревель съ враждебною цѣлью.

Съ такими силами немыслимо было сражаться Не-

тровскимъ кораблямъ въ открытомъ морѣ, а потому и было повелѣно: „оборону флота (стлпувшагося въ Кронштадтѣ) и Котлина имѣть до послѣдней силы и живота, яко пайглавнѣйшее дѣло“. Для заграждепія фарватера были поставлепы, приготовлепные къ затопленію, три старые корабля. Гроза однакожъ миновала благополучно, юный флотъ отстоялся, и фарватеръ засаривать не пришлось. Этотъ случай какъ-бы предсказывалъ дальнѣйшую роль нашего флота въ будущихъ войнахъ. Но Петръ Великій, повидимому, готовилъ его не къ тому. Въ наше время еще не всѣ убѣждены, что море принадлежитъ только морякамъ, а въ началѣ XVIII столѣтія такое мнѣніе было неопровержимою аксіомою лишь для Петра I-го, и въ закладкѣ Рогервика 13-го іюля 1721 года нельзя не видѣть желанія императора дать своимъ морскимъ силамъ болѣе открытый выходъ въ море, а не прятать ихъ ближе къ Петербургу. Послѣ первой опасности рѣшено было толкнуть флотъ впередъ почти на двѣсти миль, а тамъ, что Господь дастъ. Лозунгъ былъ впередъ, и путь впередъ должны были указать первые русскіе моряки и корабли дальняго плаванія. Въ 1723 г., когда Рогервикъ строился, спѣшно снаряжались экспедиціи на Мадагаскаръ и въ Остъ-Индію.

Несчастное 13 число въ исторіи русскаго флота, неудачный 1723 годъ для него! Рогервику не суждено было никогда сдѣлаться военнымъ портомъ, и прошло цѣлое столѣтіе, прежде нежели русскій флагъ показался въ отдаленныхъ океанахъ. Въ послѣднихъ, предсмертныхъ мысляхъ великаго русскаго царя былъ флотъ плавающій, морской, съ вѣчно открытыми портами на западѣ и дальнемъ востокѣ, куда, еще на-

канунѣ своей смерти, имъ былъ отправленъ Берингъ. Русскіе моряки выучились кое-какъ морскому ремеслу заграницею, но не усѣли проникнуться идеею флота геніи. Они остались континентальными, храбрыми и преданными родинѣ людьми, какими были ихъ отцы и дѣды. Въ четверть столѣтія не было возможности создать изъ ничего флотъ въ полномъ значеніи этого слова. Подобнаго чуда не удалось совершить и Петру Великому. По смерти его, годъ отъ году сходили со сцены птенцы и воспитанники царя-моряка. Учрежденіе, еще требовавшее громадной энергіи и желѣзной руки, какъ по своей новизнѣ въ Россіи, такъ и по условіямъ стихіи, осталось безъ руководителя. Не даромъ тѣсная семья истинныхъ моряковъ неутѣшно оплакивала смерть своего отца-командира. „Все погибло для флота“, говорилъ проникновенно Мухановъ, неся штандартъ за гробомъ Императора. Въ тяжкія минуты, когда сердце разрывается отъ горести, простой, немудрый человѣческій разумъ дѣлается острѣе, обыкновенный взглядъ прозорливѣе. грядущее яснѣе. Мухановъ почти предсказалъ все ближайшее будущее.

Не столько по убѣжденію, сколько изъ боязни святотатственно наложить руку на созданіе преобразователя, его ближайшіе преемники сохранили видимыя принадлежности флота: корабли въ томъ же количествѣ и при тѣхъ же матеріальныхъ затратахъ. Сорокъ лѣтъ соблюдались формы, кузова строились, вооружались, гнили и вытягивались лѣтомъ изъ Кронштадтской гавани. Инженеры продолжали заваливать камнемъ Рогервикъ, поддерживали стѣнки Кронштадта и Ревеля. Но русскій флотъ не жилъ, онъ едва влачилъ дни свои и, при малѣйшемъ намекѣ о появленіи

врага въ ближайшихъ водахъ, прятался въ Кронштадтскую гавань. Онъ сдѣлался не оружіемъ въ рукахъ власти, а предметомъ заботъ и защиты отъ посягательствъ на него чужеземцевъ. Въ 1726 году, когда въ Ревель пришла союзная англо-датская эскадра, генералъ-адмиралъ-графъ Апраксинъ не рѣшился выдти въ море со своими 16 кораблями и четырьмя фрегатами. Въ 1741 и 42 годахъ, во время войны со шведами, адмиралъ Мишуковъ такъ неудачно и слабо дѣйствовалъ, что адмиралъ Головинъ, президентъ Адмиралтействъ-Коллегіи, просилъ императрицу указомъ подтвердить „чтобы флагманы, кои въ будущей кампаніи флотомъ командовать имѣютъ, поручены были подъ главную дирекцію генералъ-фельдмаршалу графу фонъ-Ласси“. Въ 1743 году война продолжалась, самъ графъ Головинъ, такъ порицавшій Мишукова, былъ назначенъ командующимъ русскимъ флотомъ. При этомъ дочь Петра I-го дала и инструкцію насчетъ подчиненія морскихъ силъ фельдмаршалу: „а что касается до главной команды графа фонъ-Ласси надъ корабельнымъ флотомъ, въ томъ имѣете поступать по морскому уставу“. Императрица унаслѣдовала отъ отца и вѣру въ самостоятельное призваніе флота. Однакожъ и Головинъ дѣйствовалъ слабо и не рѣшился разбить шведовъ, когда представился къ тому благопріятный случай у Гангута, когда русская эскадра была почти вдвое сильнѣе непріятельской.

1756 годъ былъ моментомъ, когда физическая дѣятельность нашего флота могла бы завершить дѣло преобразователя на морѣ, превратить свое отечество въ великую морскую державу, обезпечить ей полное обладаніе Балтикою и избавить отъ сильнаго и энер-

гичпаго сосѣда, захватившаго впослѣдствіи законное наслѣдіе Петра III и приморскую Польшу. Этотъ критическій моментъ—Семилѣтняя война, засталъ флотъ въ томъ же Петровскомъ матеріальномъ состояніи, но безъ духовнаго содержанія. Морякамъ того времени уже не нужны были ни свободные порты, ни лавры, ни безсмертные подвиги, и русскіе корабли смиренно обратились въ транспорты,—перевозили лошадей дѣйствовавшей арміи, больныхъ и провіантъ изъ Данцига и Кольберга. Говорятъ, что еслибы Голштинія и была присоединена къ Россійской Имперіи, еслибы нынѣ прусскія побережья и Киль остались за нами, то мы бы не въ силахъ были удержать ихъ впослѣдствіи, напримѣръ, въ Крымскую кампанію.

Однакожъ вся исторія нашего отечества противорѣчитъ такому предположенію. Гдѣ та страна, которая пользовалась бы спокойно хотя клочкомъ русской земли, завоеванной при несчастливыхъ стеченіяхъ обстоятельствъ? На Голштинію и прусское побережье, кромѣ родовыхъ правъ Петра III, Россія имѣла и имѣетъ и всѣ нравственныя права, ибо земли, орошаемыя Травною и Ракитницею вплоть до рѣки Эгидора, населялись поморянами, лютичами и бодричами, такими же славянами, какъ новгородцы и тверичи.

Въ 1762 году вступила на престолъ геніальная императрица, пошедшая по прямому пути, указанному преобразователемъ. Путь этотъ невозможенъ безъ флота, и первыя заботы объ немъ Екатерины II выразились въ нравственномъ поднятіи общаго уровня морской семьи, въ развитіи высокой духовной стороны. И почти чудо совершилось, труды вознаградились быстро. Младенцы въ морскомъ дѣлѣ, въ осеннее время, на

кораблях, плохо построенных по винѣ той же все расширявшейся администраціи, недостаточно снабженных и вооруженных, русскіе моряки переплыли Нѣмецкое море, миновали, и теперь еще наводящую на многих Балтійскихъ мореходовъ паническій страхъ, Бискайскую бухту и явились грозою въ Архипелагъ. Непріязнь Франціи, политической союзницы турокъ того времени, не смущала Спиридовскихъ кораблей. Чесма для всей Европы была тою визитною карточкою русскихъ моряковъ, которая всегда сохраняетъ свою свѣжесть, чистоту и внушительность. Орловъ, этотъ прототипъ молодечества и удали, слѣдовательно компетентный судья въ данномъ случаѣ, увольняя съ кораблей Средиземной эскадры иностранцевъ, увѣрялъ императрицу, что русскіе моряки, несмотря на неопытность, энергичнѣе, предпріимчивѣе многихъ натятыхъ знаменитыхъ мореплавателей.

Чины, кресты и аренды, казалось бы, могли вознаградить всякіе труды и подвиги. Но этимъ не удовлетворилась императрица по отношенію къ флоту и для поднятія духовной стороны его употребила иныя мѣры. По ея волѣ митрополитъ Платонъ совершаетъ торжественную панихиду на гробницѣ преобразователя и, сойдя съ каѳедры, произноситъ слова: „возстань и насладись плодами рукъ твоихъ!“ Затѣмъ предъ императрицею и народомъ свидѣтельствуетъ, что флотъ оправдалъ надежды Великаго, честно и строго исполнилъ боевое завѣщаніе своего отца и командира. Развѣ все это не было превыше всякихъ матеріальныхъ воздаяній, которыя только могла излить державная щедрость, развѣ это не потрясло русскихъ моряковъ того времени до самыхъ сокровенныхъ тайниковъ души, не

поставило для нихъ святымъ завѣтомъ исполненіе долга?.. И дѣйствительно, все длинное царствованіе Екатерины II представляется славною и блестящею *эпопеею* русскаго флота. Прекрасный личный составъ перешелъ въ наслѣдіе императорамъ Павлу I и Александру Павловичу. Насколько первый любилъ флотъ, на столько второй былъ къ нему равнодушенъ. Иныя дѣла занимали Александра I. Войны съ Наполеономъ I, конгрессы и международныя сношенія въ видахъ сохраненія священнаго союза наполняли заботами все двадцати-двухъ-лѣтнее царствованіе. Личные счеты центральной морской администраціи съ исполнителями распоряженій правительства на морѣ, завѣдываніе морскими силами первымъ по счету министромъ, Чичаговымъ, по собственному сознанію, убѣжденнымъ въ томъ, что онъ управляетъ лишь *обременительною роскошью подражанія, не вызваннаго потребностями государства* и, наконецъ, удивительное и едва-ли объяснимое отношеніе къ этому несчастному флоту тогдашнихъ дипломатовъ — не погубили окончательно, не вырвали съ корнемъ духовный элементъ русскихъ морскихъ вооруженныхъ силъ, лишь благодаря доброй почвѣ и глубоко внѣдрившимся благодатнымъ сѣменамъ, брошеннымъ геніальною женщиною.

Однакожъ этотъ флотъ явился смѣлымъ и энергичнымъ оружіемъ русскаго царя въ Средиземномъ морѣ. Сенявинъ, забытый тамъ министромъ морскихъ силъ, безъ денежныхъ средствъ, поставленный мирнымъ трактатомъ съ Наполеономъ I въ невозможное положеніе, диктуетъ статьи договора предводителю англійскаго флота, незнающему препятствій, отуманенному дымомъ Трафальгара и Абукира. Портсмутъ, главнѣй-

шій военный портъ Британіи, на основаніи договора 23 августа 1808 года, заключеннаго въ Таго на кораблѣ „Твердый“, имѣлъ честь и былъ принужденъ съ прискорбіемъ любоваться торжественно развѣвавшимися флагами русской эскадры, тогда враждебной Британіи. Плѣненіе Головнина на мысѣ Доброй Надежды послужило къ вящему посрамленію англичанъ.

Какіе лавры пожали въ Балтикѣ адмиралы Сомарецъ и Гудъ? Облитый кровью трехъ-сотъ убитыхъ, корабль „Всеволодъ“ сгорѣлъ, не поднявши флага побѣдителей. Мы знаемъ однако, что Екатерининскій флотъ подвергся сильной критикѣ и коренной реформѣ при Александрѣ I-мъ, казавшейся необходимою людямъ, долго служившимъ при императрицѣ и принадлежавшимъ къ плеядѣ блестящихъ офицеровъ. Высокій умъ, чрезвычайныя способности и дарованія, направленныя не къ прямому и безкорыстному усовершенствованію дѣла, не къ исправленію лишь неизбѣжныхъ и порою ничтожныхъ промаховъ отшедшихъ дѣятелей, а къ удовлетворенію своего личнаго честолюбія, чѣмъ-либо оскорбленнаго въ минувшее время, иногда является страшнымъ оружіемъ разрушенія того, что нуждается не въ ломкѣ и коренной реформѣ, а въ урегулированіи и обновленіи сообразно съ духомъ и потребностями времени. Эти ломки и коренныя реформы, дѣлавшіяся отъ времени до времени могучими и энергичными руками лицъ, поздно или на короткое время получившихъ власть, всегда были хуже и зловреднѣе вражескихъ погромовъ. Комитетъ по преобразованію флота 1802 года пришелъ къ заключенію, что порядокъ управленія морскими силами былъ самый лучшій тотъ, который существо-

валъ до 1763 года, а не тотъ, который далъ Россіи Черное море и сдѣлалъ для русскихъ моряковъ возможнымъ исполнить *„боевое завѣщаніе своего отца и командира“*.

Чичаговъ сдѣлался министромъ, а „покоритель всѣхъ, похищенныхъ французами, прежде бывшихъ венеціанскихъ острововъ“ — Ушаковъ, Сенявинъ и большая часть ихъ сподвижниковъ остались не у дѣлъ или вышли въ отставку. Чичаговъ не записалъ въ своихъ мемуарахъ о причинѣ немилости Сенявина. Наслѣдники этого послѣдняго, какъ и Ханыкова, приговореннаго къ разжалованію изъ адмираловъ въ матросы, могли бы пролить нѣкоторый свѣтъ на характеръ дѣятельности тогдашняго центральнаго управленія флотомъ и объяснить многое, а въ томъ числѣ и быстрое, похожее на бѣгство, отступленіе нашего флота изъ Ревеля въ Кронштадтъ, въ виду англичанъ. Но у насъ менѣе нежели гдѣ-либо цѣнится память отшедшихъ дѣятелей и близкими по крови, и посторонними. Несмотря на отсутствіе документовъ и просматривая лишь морскіе списки флота, мы не ошибемся, если всѣ неудачи нашего флота временъ Александра I припишемъ растройству или, правильнѣе, разрушенію блестящаго духовнаго элемента, оставленнаго Екатериною II въ наслѣдіе, вмѣстѣ съ кораблями. Какихъ нравственныхъ усилій и матеріальныхъ жертвъ не приносилъ на возсозданіе опустошившагося за тридцать лѣтъ флота императоръ Николай I, искренно любившій моряковъ и цѣнившій по достоинству морскія вооруженныя силы? Это было третье по счету царствованіе, чрезвычайно благорасположенное ко флоту.

Почти тридцати-лѣтней дѣятельности пришлось выдержать экзаменъ въ грозную эпоху Крымской войны.

Съ громаднымъ Балтійскимъ флотомъ, который война застала въ Финскомъ заливѣ, повторилось то, что уже бывало не разъ въ подобныхъ случаяхъ. „Вы не смѣете тронуть насъ въ гавани“, говорили русскіе, „а вы не посмѣете выдти изъ нея“, отвѣчали союзники. Старая, но вѣчно юная исторія! Балтійскій флотъ уцѣлѣлъ, а все-таки покончилъ жизнь свою очень скоро, будучи проданъ съ аукціона на дрова. Какъ бы для контраста, ничтожная часть его по матеріальному составу на отдаленномъ востокѣ дала отпоръ, повергшій въ полнѣйшее отчаяніе англо-французскихъ моряковъ. Центръ тяжести нашей распри съ цѣлою Европою оказался въ Черномъ морѣ, гдѣ по волѣ монарха Михаилъ Петровичъ Лазаревъ создалъ флотъ и цѣлую школу моряковъ. Радовался государь, глядя на стройную линію величественныхъ кораблей, торжествовала Россія Синопскую побѣду. Затѣмъ пришелъ новый врагъ болѣе сильный, болѣе современный. Не сила союзниковъ остановила черноморцевъ, а матеріальная непригодность. Говорятъ, это была ошибка, непредвидѣніе. Можетъ быть, все это вѣрно. Однакожъ еслибы наши корабли и имѣли механизмы, развѣ военная доблесть могла проявиться еще очевиднѣе, еще поразительнѣе того, какъ она проявилась? Лазаревскіе моряки утопили своими руками прекрасные корабли. Не осталось камня на камнѣ въ самомъ гнѣздѣ черноморцевъ. Доки, элепги, мастерскія—все погибло безслѣдно. Но погибло только все тлѣнное,—матеріальная часть черноморскихъ вооруженныхъ силъ. Духъ, оживотворявшій черномор-

цевъ, воздвигъ неприступныя укрѣпленія вокругъ Севастополя, локализировалъ войну въ одной точкѣ и представилъ единственный въ исторіи примѣръ защиты осажденнаго города. Севастополь явился новыми Ѳермопилами. Быть можетъ, тоже по чьей-либо ошибкѣ, царь Леонидъ оказался слабосильнымъ по сравненію съ персами. Но прошло двадцать пять вѣковъ, а дѣянія славныхъ героевъ Ѳермопилъ живутъ въ памяти всѣхъ народовъ, и съ именемъ Леонида соединено понятіе о высокомъ долгѣ, безпредѣльной любви и преданности родинѣ. Пройдутъ вѣка, и отъ Крымской войны въ воспоминаніи народовъ сохранятся лишь имена защитниковъ Севастополя и того, кто приготовилъ эту защиту, это разрушеніе.

Таковы законы природы по отношенію ко всему вещественному, всегда разрушающемуся и къ духовному, царящему надъ тлѣннымъ и матеріальнымъ и превращающему безобразныя развалины, груды камней въ лучшіе и драгоцѣннѣйшіе народные памятники. Остановимся еще на одномъ примѣрѣ безапелляціоннаго торжества духа надъ матеріею въ дѣлѣ флота.

Великія дѣянія въ Бозѣ почившаго императора Александра II пребудутъ вѣчно памятными нашему отечеству. Чѣмъ болѣе годовъ станетъ между минувшимъ царствованіемъ и будущими поколѣніями, тѣмъ болѣе поблѣднѣютъ тѣни, окутывающія величественный образъ отшедшаго, тѣмъ грандіознѣе и лучезарнѣе будетъ блестѣть дѣятельность того, кто преодолѣлъ одинъ страшныя препятствія на своемъ терністомъ пути, всецѣло, посвятивъ жизнь на духовное развитіе многомилліоннаго народа въ твердомъ упованіи, что оно одно обезпечиваетъ и матеріальную

силу во всѣхъ ея видахъ и примѣненіяхъ. Несмотря ни на чрезмѣрное сокращеніе морскаго бюджета, вызваннаго общегосударственными соображеніями, ни на быстрое развитіе техники, преобразовавшей парусный флотъ въ паровой, въ желѣзный и стальной, въ блиндированный и въ миноносный, обратившей старую артиллерію въ уличныя тумбы и давшей 12—15 дюймовыя пушки, — нашъ флотъ стоялъ на высотѣ своего призванія. Чтобы не быть заподозрѣнными въ слѣпомъ пристрастіи къ минувшему, мы сошлемся на отчетъ по морскому вѣдомству за 1879—1883 года. Вотъ что всеподданнѣйше доносилъ Его Императорскому Величеству генералъ-адмиралъ о броненосномъ кораблѣ „Петръ Великій“, проектированномъ еще въ 1862 году: „послѣ перемѣны машинъ средній ходъ корабля въ полномъ грузу опредѣлился въ 14,265 узловъ, и Балтійскій флотъ нашъ обладаетъ теперь современнымъ броненосцемъ, не уступающимъ лучшимъ новѣйшимъ судамъ англійскаго, французскаго и германскаго флотовъ“.

Правда, корабли долго строились, эскадры и отряды составлялись изъ небольшаго числа судовъ. Но не было ни одного момента, когда бы мы стояли позади Европы въ морскомъ дѣлѣ во всемъ его широкомъ объемѣ, и въ смыслѣ усвоенія всѣхъ техническихъ изобрѣтеній и усовершенствованій при постройкѣ нашихъ новѣйшихъ типовъ. До сихъ поръ никѣмъ еще не оцѣнены по достоинству заслуги выдающихся морскихъ дѣятелей того тяжелаго, по матеріальнымъ условіямъ, времени. Пока только доморощенные Плутархи, быть можетъ въ угоду минутѣ, быть можетъ по свойственному невѣжеству и легко-

мыслію порицаютъ недоступныя для ихъ умственной близорукости стремленія тогдашнихъ морскихъ дѣятелей. Однакожъ было сдѣлано много такого, чѣмъ мы можемъ гордиться. Броненосные крейсера мы создали ранѣе Европы, наши летучія эскадры послужили прототипомъ для англійскихъ. Обуховскій заводъ явился лучшимъ въ свѣтѣ, необходимое для флота сталедѣлательное производство возникло на югѣ по инициативѣ тогдашняго Морскаго вѣдомства. Выборъ людей изъ обломковъ Черноморскаго флота, вѣра въ нихъ, чуткость и энергія избранныхъ, умная отзывчивость ко всему новому и дѣйствительно полезному, когда рядомъ съ талантами являлась толпа шарлатановъ,—все это было тою духовною стороною морскаго дѣла, которая держала его въ готовности на всякую службу и жертву родинѣ. И въ самомъ дѣлѣ, на страшномъ экзаменѣ, на Черномъ морѣ и на Дунаѣ, нашъ флотъ сдѣлалъ то, болѣе чего страна не могла ожидать отъ него, и духъ снова одолѣлъ вещественное, матеріальное. Абдулъ-Азисъ болѣе нежели какой-либо изъ турецкихъ султановъ жертвовалъ на флотъ громадныя суммы, построилъ корабли и пригласилъ англичанъ для обученія и руководительства своими морскими силами на Черномъ морѣ. Дунай охранялся сильною рѣчною флотиліею изъ мониторовъ съ блиндированными башнями и нарѣчною артиллеріею. Средства наши были ничтожны на Черномъ морѣ, а на Дунаѣ никакихъ. Казалось бы, при такихъ условіяхъ не могло быть спора за обладаніе Черными моремъ и никакого сомнѣнія въ предстоявшихъ обильныхъ потеряхъ при переправѣ въ Зимницѣ. Мысль о наведеніи мостовъ чрезъ рѣку, охра-

няемую мониторами, почти нелѣпа. Но все это могло только казаться холодной и благоразумной разсчетливости, точной и мудрой ариѳметикѣ. Факты, какъ мы знаемъ, не оправдали страховъ, и турецкій флотъ отчасти погибъ и отчасти плѣненный догниваетъ въ Николаевѣ или въ Константинополѣ. Мало того. Бюджетъ флота увеличился въ наше время до 43 милліоновъ слишкомъ [1]). Кораблестроеніе достигло небывалыхъ еще у насъ размѣровъ, но самыя работы по постройкѣ и вооруженію исполняются пока еще тѣми средствами и тѣми элементами, которые всецѣло привились, выросли и окрѣпли у насъ въ дни матеріальнаго оскудѣнія флота.

Такова зависимость матеріи отъ духа въ сложномъ организмѣ, каковъ флотъ, таковы непреложные уроки, вытекающіе изъ минувшей, двухъ-сотъ-лѣтней исторіи его жизни и дѣятельности.

II.

Мы уже выше сказали, что моряки образуются на корабляхъ. Поэтому немалая работа лежитъ на морскомъ министерствѣ обезпечить флоту эту матеріальную часть. Никогда еще бюджетъ морскаго вѣдомства не достигалъ той высокой цифры, какая ассигнуется въ теченіе послѣдняго десятилѣтія. Надобно надѣяться, что цифра эта будетъ увеличиваться изъ году въ годъ, такъ какъ всѣ современныя постройки становятся дороже, а западныя морскія державы и нашъ ближайшій сосѣдъ — Германія, и не думаютъ ограничивать

[1]) Писано въ 1891 году. Бюджетъ М. Министерства на 1896 г. достигаетъ уже 58 мил. рублей.

своихъ расходовъ на флотъ. Слѣдуетъ также отдать полную справедливость той замѣчательной энергіи морскаго вѣдомства, съ которою оно заставляетъ работать какъ наши, такъ и заграничныя для насъ верфи и мастерскія. Плавучая матеріальная часть растетъ быстро, можно сказать, не по днямъ, а по часамъ. Корабли, строимые вѣроятно въ предвидѣніи новыхъ государственныхъ нуждъ, спускаются ежегодно, вооружаются самыми современными орудіями защиты и нападенія. За малымъ исключеніемъ, безъ котораго немыслимо никакое дѣло, эти корабли оправдываютъ ожиданія техническихъ учрежденій и не уступаютъ ни въ какомъ отношеніи западно-европейскимъ. Спорить о типахъ было бы безполезно и несвоевременно, такъ какъ лишь ближайшая война можетъ рѣшить этотъ вопросъ. Война и явится неумолимымъ и непреложнымъ судьею пригодности грозныхъ по виду, тяжелыхъ броненосцевъ въ Балтикѣ, легкихъ и увертливыхъ блиндированныхъ канонерокъ и миноносцевъ, и наконецъ громадныхъ крейсеровъ, повидимому, единственныхъ нашихъ активныхъ судовъ, съ кѣмъ бы мы ни вступили въ распрю. Однакожъ матеріальная часть не заключается только въ корабляхъ. Несмотря на громадный бюджетъ, наши средства къ сооруженію и вооруженію судовъ остались тѣми же, которыя подготовило предыдущее морское вѣдомство, имѣвшее скудный, низведенный до $16^1/_2$ милліоновъ рублей, бюджетъ. Едва-ли кто возьметъ на себя смѣлость увѣрять, что наши средства, среди глубокаго мира, восполняемыя заграничными, будутъ достаточны въ военное время, въ дни полнаго изолированія. Ремонтъ судовъ, въ особенности миноносцевъ, если нашъ Бал-

тійскій флотъ будетъ настолько счастливъ, что война не обойдется безъ его активнаго содѣйствія, и если старая исторія безмятежной стоянки въ гавани не повторится,—физическп не позволитъ нашимъ мастерскимъ запяться новыми работами. Невниманіе къ частнымъ заводамъ и, до сихъ поръ ничтожнымъ, таковымъ же верфямъ, выражающееся въ отсутствіи какой бы то ни было систематической поддержки ихъ спеціализированными заказами для военнаго флота, какъ это практикуется западно-европейскими державами, не создаетъ на этихъ заводахъ и верфяхъ контингента опытныхъ техниковъ и школы рабочихъ. При всей возможности, каковая дается настоящимъ значительнымъ бюджетомъ, мы не съумѣли и не стремимся создать что-нибудь подобное Ельбингу, Ярроу или Нормапу. Русское Общество Пароходства и Торговли строитъ броненосцы. Но элпнгъ и само адмиралтейство его скоро перейдутъ въ казенныя руки. Въ военное время едва-ли впрочемъ Севастопольское адмиралтейство, вслѣдствіе своего стратегическаго положенія, въ состояпіи будетъ исполнить то, чего могутъ ожидать Англія, Германія и Франція отъ своихъ частныхъ учрежденій, вполнѣ безопасно расположенныхъ въ глубокихъ, закрытыхъ и недоступныхъ для бомбардированія мѣстностяхъ. Пренебреженіе Инкерманскою бухтою обойдется Россіи очень дорого, если Черное море еще разъ увидитъ непріятельскіе союзные флаги. Что будетъ въ Одессѣ, еще трудно пока предвидѣть, хотя данныя, основанныя на прошедшемъ опытѣ, лишаютъ насъ права разсчитывать на успѣшное развитіе машиностроенія и кораблестроенія тамъ. Русское Общество Пароходства и

Торговли, снова монопольное на 15 лѣтъ и опять поставленное внѣ конкурренціи, при своихъ уже достаточно опредѣлившихся тенденціяхъ, затормозитъ развитіе каботажа, а съ нимъ и всякихъ частныхъ предпріятій по твердому водворенію кораблестроенія и машиннаго производства во всѣхъ ихъ видахъ. Въ Западной Европѣ существуетъ мнѣніе, что современные военные флоты таковы, что одно или два сраженія покончатъ вопросъ о господствѣ на морѣ въ пользу побѣдителя и что уже не будетъ досуга и денегъ для созданія новыхъ эскадръ. Война съ Англіею навѣрное будетъ рѣшена въ тотъ день, когда погибнутъ ея броненосцы. Такое мнѣніе однако вѣрно по отношенію западно-европейскихъ государствъ. Надобно полагать, что будущія войны между ними, по примѣру предыдущихъ конца нашего вѣка, будутъ еще короче и сраженія рѣшительнѣе. Но нѣтъ достаточнаго основанія намъ, русскимъ, съ нашими неистощимыми рессурсами, мириться съ подобными взглядами. Мы— единственная въ мірѣ страна, которая побѣдитъ быстро или, въ случаѣ первыхъ неудачъ, найдетъ возможнымъ затянуть на много лѣтъ войну до полнаго истощенія нашихъ соперниковъ. Очевидно, что при такомъ порядкѣ вещей, при такомъ исключительно благопріятномъ положеніи нашего отечества, намъ надлежало бы заботиться въ мирное время о необходимыхъ приспособленіяхъ къ обновленію нашего флота и въ самый періодъ войны. Великобританія строитъ громадные пароходы и посылаетъ ихъ въ море въ теченіе пяти-шести-недѣльнаго срока. Вотъ тотъ идеалъ, которому наше морское вѣдомство снова должно и имѣетъ возможность теперь стремиться относительно

отечественныхъ судостроительныхъ и механическихъ средствъ. Они должны и могли бы быть поставлены въ готовность создавать капоперки типа „Отважный“ и миноносцы хотя бы въ періодъ нашей долгой зимы.

На нашихъ внутреннихъ моряхъ — Черномъ и Балтійскомъ которыя при особенно счастливыхъ обстоятельствахъ и компликаціяхъ могутъ и не сдѣлаться театромъ войны, мы все-таки имѣемъ кое-какія необходимыя морскія учрежденія и технические ресурсы, оставленные и созданные предыдущимъ поколѣніемъ и считающіеся достаточными для оборонительныхъ эскадръ. Нельзя сказать того же самаго о нуждахъ крейсерскаго флота, активное участіе котораго не подлежитъ сомнѣнію при всякомъ столкновеніи, вызвавшемъ войну. Надо твердо уразумѣть и помириться съ мыслью, еще до укрѣпленія Германіею Борнгольма и до полнѣйшаго поглощенія ею Даніи, что по объявленіи войны доступъ въ Кронштадтъ или Либаву и въ Черное море нашимъ крейсерамъ, оказавшимся на свободѣ, т.-е. въ Владивостокѣ или вообще въ заграничныхъ водахъ, будетъ *закрытъ*.

Предположимъ, что будущая война застанетъ наши морскія вооруженныя силы дальняго плаванія въ самыхъ счастливыхъ условіяхъ, т.-е. что всѣ крейсера окажутся въ морѣ, благодаря предвидѣнію дипломатовъ и высшаго морскаго начальства, что эти крейсера окажутся вполнѣ соотвѣтствующими цѣлямъ: будутъ быстроходны и многовмѣстительны, адмиралы и командиры снабжены всѣми необходимыми свѣдѣніями, а экипажи пріучены къ долгому пребыванію на морѣ. Задачи судовъ такого типа и при такихъ условіяхъ широки и многоплодны.

Подрывъ и даже окончательное прекращеніе непріятельской торговли, этого главнѣйшаго нерва обогащенія западно-европейскихъ государствъ, а съ нею и средствъ къ дальнѣйшему веденію войны, обездоленію колоній, послѣдствіемъ чего непремѣнно будутъ: объявленіе ими независимости отъ метрополій и измѣненія международныхъ отношеній и всѣхъ прежде сдѣланныхъ стратегическихъ разсчетовъ нашими соперниками, предупрежденіе высадки десантовъ въ предѣлы Россіи, уничтоженіе угольныхъ складовъ, безъ которыхъ немыслимо преслѣдованіе крейсеровъ и, наконецъ, страшная опасность всего открытаго, богатаго и густо заселеннаго побережья враждующаго съ ними государства — все это будетъ возможно и исполнимо для такихъ судовъ, какъ „Память Азова“, „Рюрикъ“ и другихъ, которыя мы строимъ и собираемся строить въ недалекомъ будущемъ.

Но великолѣпныя произведенія современной техники, со всѣми своими несравненными достоинствами, предъявляютъ такія требованія, неудовлетвореніе которыхъ въ очень короткій срокъ сдѣлаетъ крейсера безвредными для непріятеля и скорѣе увѣнчаетъ его, а не нашихъ адмираловъ и командировъ. Всякому мало-мальски понимающему что-либо въ современномъ военно-морскомъ дѣлѣ или знакомому съ нимъ литературно, очевидны эти требованія. Напомнимъ читателю, что въ настоящей главѣ рѣчь идетъ о матеріальной части только.

Недостатокъ топлива и провизіи, убыль экипажей и, наконецъ, самое главное, исправленіе механизмовъ и кузововъ въ подводной части ставятъ крейсера въ полнѣйшую зависимость отъ свободнаго пользованія

во всякую минуту надобности ремонтными средствами порта и источниками снабженій. Единственный нашъ портъ, при извѣстныхъ благопріятныхъ условіяхъ могущій исполнить всѣ эти требованія — Владивостокъ, по сіе время отличается полнымъ ничтожествомъ и несостоятельностью.

Главный и обильный запасъ угля лежитъ въ Дуэ, крайне опаснымъ для нагрузки и вполнѣ доступнымъ для нападенія и обездоленія непріятелемъ. Доковъ, способныхъ принять „Рюриковъ"; крановъ, мастерскихъ, способныхъ удовлетворить крайнія нужды этого типа судовъ, мы тамъ не имѣемъ.

Узкій полуостровъ, окруженный водами Амурскаго и Уссурійскаго заливовъ, близость густо населенной и всегда враждебной Манчжуріи, разъединенность по бездорожью съ центральною Россіею, — все это заставляетъ скорѣе страшиться за самую цѣлость Владивостока, а не надѣяться на его рессурсы. Надобно приготовиться къ страшной борьбѣ за господство на Тихомъ океанѣ и предвидѣть, что нашъ единственный укрѣпленный портъ на немъ явится новымъ Севастополемъ въ смыслѣ объекта непріятельскихъ соединенныхъ эскадръ. Отбрасывая даже въ сторону такія предположенія изъ боязни быть обвиненными въ запугиваніи и алярмизмѣ и допуская въ Владивостокѣ возможность имѣть для крейсеровъ операціонный пунктъ, вполнѣ снабженный и современно благоустроенный, мы не можемъ не видѣть, что удаленность его отъ Европы, отъ главнаго театра войны, даже отъ Индіи, суживаетъ кругъ дѣятельности нашихъ эскадръ и ограничиваетъ ихъ задачи лишь подрывомъ торговли въ китайскихъ водахъ и воздѣй-

ствіемъ на нѣкоторыя колоніи или довольно уже сильныя по собственнымъ средствамъ защиты, какъ, напримѣръ, Австралія, или ничтожныя по своему значенію, какъ Тихо-океанскіе коралловые рифы: Фиджи, Самоа и пр. и пр.

Въ виду всего этого, снова является вопросъ, такъ часто впослѣдніе годы трактуемый и къ несчастью обратившійся въ легкомысленную пасмѣшку нѣкоторой части русской печати со включеніемъ и оффиціально морской, или что̀ еще опаснѣе, игнорируемый цѣлымъ интеллигентнымъ русскимъ обществомъ. Нѣтъ сомнѣнія, что то же общество впослѣдствіи запишетъ въ своихъ мемуарахъ осужденіе морскаго вѣдомства въ непредвидѣніи, какъ это сдѣлалъ и сенаторъ Лебедевъ въ 1854 году, говоря о Меншиковѣ и о флотѣ.

Этотъ вопросъ относится къ Мурманскому порту, пока единственному исходному пункту на Европейскомъ материкѣ для нашего активнаго флота при всевозможныхъ обстоятельствахъ и политическихъ комиликаціяхъ. Кто не посвященъ въ планъ военныхъ дѣйствій нашихъ крейсеровъ, — а безъ такого опа и осуществлена быть не можетъ,—тотъ можетъ и долженъ удовлетвориться предположеніями, основанными на исторіи, и руководствоваться отъ времени до времени появляющимися въ европейской печати указаніями намѣреній, надеждъ и горячихъ желаній нашихъ будущихъ соперниковъ на морѣ и на сушѣ. Всѣ катастрофы и благополучія, выпадающія на долю враждующихъ народовъ, имѣютъ всегда одни и тѣ же причины, вѣчно старыя, и лишь современникамъ представляющіяся новыми. Прошли тысячелѣтія, исчезли

слѣды самыхъ могущественныхъ государствъ, а тѣ же самыя, почти тожественныя картины ихъ бѣдствій и торжествъ поражаютъ каждаго, кто вникнетъ въ историческій ходъ событій. Войны рѣшаются сраженіями, а побѣдитель подъ Ватерло часто говорилъ что „pour gagner une bataille, il faut un peu de talent, mais il faut surtout que l'ennemi commette beaucoup de fautes“ [1]). Надобно полагать, что подъ ошибками Веллингтонъ подразумѣвалъ не дурное направленіе, данное главнокомандующимъ той или другой дивизіи или бригадѣ, а совокупность упущеній при общей подготовкѣ вооруженныхъ силъ. Эти силы еще въ началѣ войны носятъ сами въ себѣ и свои побѣды и пораженія.

Въ концѣ восточной войны мы пожелали исправить одну изъ ошибокъ, парализовавшихъ нашъ флотъ, спѣшно построили пять крейсеровъ въ Архангельскѣ, и флигель-адъютантъ Поповъ (нынѣ адмиралъ) уже готовъ былъ выдти въ открытый океанъ для нападенія на тылъ непріятелей и ихъ длинную операціонную линію отъ Ля-Манша до Севастополя. Заключеніе мира пріостановило экспедицію изъ Архангельска. Въ 1863 и въ 1878 годахъ, угрожаемые европейскою коалиціонною войною, мы снаряжали новые крейсерскіе отряды, главнымъ образомъ назначая ихъ для воздѣйствія на торговлю Англіи. Въ декабрьскомъ нумерѣ „National Review“ за 1890 годъ высказано откровенно самое открытое притязаніе на Константинополь и указаны моменты и способы приведенія въ исполненіе твердо засѣвшей въ британскихъ умахъ увѣ-

[1]) La France et sa politique exterieure en 1867, par G. Rothan.

репности, что никому кромѣ ихъ, преемниковъ финикіянъ, грековъ и венеціанцевъ, охраненіе торговыхъ путей принадлежать не можетъ. „Если Россія овладѣетъ Константинополемъ и Дарданеллами, то Англіи будетъ грозить страшная опасность, говорится въ „National Review“, такъ какъ русскій флотъ тогда можетъ заградить путь войскамъ, посланнымъ на помощь Индіи. А тамъ придется не только защищать англійскую операціонную линію, но по возможности отрѣзать операціонную линію русскихъ. Дѣло это весьма удобоисполнимо въ Арменіи, путь куда наиудобнѣйшій чрезъ Дарданеллы и Константинополь. Поэтому, при первыхъ же слухахъ о войнѣ, просто слѣдуетъ послать великобританскій флотъ въ Константинополь, какъ въ 1877 году, и высадить армейскій корпусъ у Золотаго Рога“. Либавскій портъ, этотъ будущій громоотводъ отъ Финскаго побережья, благодатные и населенные берега Черноморья могутъ явиться объектами союзныхъ европейскихъ эскадръ, быть можетъ англо-австро-итальянскихъ, вдвое или втрое сильнѣйшихъ противъ тѣхъ, которыя мы способны построить.

Но всѣ подобныя попытки союзниковъ рушатся сами собою предъ опасностью имѣть за спиною нашу сильную крейсерскую эскадру. Константинополь въ нашихъ рукахъ страшенъ Англіи лишь потому, что мы можемъ изъ него преградить путь десанту у Суэца, въ Средиземномъ морѣ. Одинаково возможно преградить этотъ путь между Англійскимъ каналомъ и Гибралтаромъ, даже много удобнѣе это сдѣлать, имѣя точку опоры не въ Дарданеллахъ, а въ Мотовскомъ заливѣ. Высадка армейскаго британскаго кор-

пуса въ Константинополѣ, обложеніе Либавы или десантъ въ Батумъ потребуютъ громадныхъ транспортныхъ армадъ, беззащитныхъ и гибельныхъ отъ тысячи случайностей.

Для предотвращенія ихъ, для охраны отъ нашихъ крейсеровъ, для обезпеченія цѣлости и неприкосновенности колоній, угольныхъ складовъ, торговли и, наконецъ, метрополій, не хватитъ никакихъ союзныхъ силъ. Возможенъ ли будетъ подвозъ вспомогательныхъ войскъ изъ Австраліи, какъ это было сдѣлано въ 1885 году, возможна ли еще болѣе трудная экспедиція въ Владивостокъ, если по близости западноевропейскихъ государствъ будетъ эскадра „Рюриковъ“, вполнѣ обезпеченная топливомъ, ремонтомъ и всякими запасами?

Этотъ близкій и всегда открытый пунктъ опоры для нашихъ крейсеровъ мы имѣемъ на берегахъ нашего Сѣвернаго океана, берегахъ суровыхъ, недоступныхъ блокадѣ, правильному и долгому обложенію, внезапному захвату и даже серьезному бомбардированію. Противъ Мурмана представляютъ два возраженія, заслуживающія нѣкотораго вниманія: суровость климата и большіе денежные расходы.

Обладаніе сѣверными окраинами съ древнѣйшихъ временъ обезпечило нашему отечеству господствующее положеніе на двухъ материкахъ. Трудно себѣ представить карту Европы теперь, еслибы не славяне, а варяги, прежде нежели поддаться общему инстинктивному стремленію всѣхъ сѣверянъ на югъ, распространились на сѣверо-востокъ и заняли побережья Ледовитаго океана и Бѣлаго моря, укрѣпившись на нихъ и образовавъ благоустроенное государство на

устьяхъ Онеги, Двины и Печоры. Это историческое значеніе сѣвернаго побережья для Россіи не кончилось и окончится лишь тогда, когда уладятся всѣ міровые вопросы, держащіе народы подъ ружьемъ въ ожиданіи минуты броситься другъ на друга. Намъ не слѣдуетъ забывать и того, что существуютъ всѣ признаки, указывающіе присутствіе на сѣверѣ богатыхъ залежей желѣза, мѣди и вѣроятно угля, т.-е. всего того, что необходимо для современнаго флота и что составляетъ главный и вѣрнѣйшій залогъ народнаго благосостоянія. Петръ Великій, еще въ младенческіе годы металлургіи, снабжалъ свой флотъ пушками изъ Олонецкой губерніи. Нѣтъ ничего удивительнаго, что частная предпріимчивость не сдѣлала никакихъ серьезныхъ попытокъ для эксплоатаціи сѣверныхъ богатствъ, а кое-какія, уже сдѣланныя, не увѣнчались успѣхомъ. Это объясняется очень многими причинами: колеблющимся и неустойчивымъ взглядомъ на средства развитія отечественной промышленности вообще, слабымъ денежнымъ кредитомъ, отсутствіемъ свободныхъ крупныхъ капиталовъ, полнымъ бездорожьемъ, начинающимся почти отъ самаго Петербурга и т. д. Первымъ шагомъ къ устройству порта на Мурманѣ безъ сомнѣнія было бы проложеніе рельсоваго пути туда, или вѣрнѣе, продолженіе пути Финляндской желѣзной дороги отъ Улеоборга. Въ нашей печати была уже рѣчь объ этомъ и высказано было недовѣріе къ цѣлесообразности такой линіи на томъ основаніи, что Финляндія не Россія и что въ случаѣ европейской войны нельзя будто бы вполнѣ разсчитывать на безопасную и безпрепятственную эксплоатацію для военныхъ цѣлей желѣзными дорогами княжества. Подоб-

ные страхи врядъ ли имѣютъ серьезныя основанія. Финляндія, какъ Польша, Остзейскій край и Кавказъ, неразрывно закрѣплена за нашимъ отечествомъ, близка намъ и слишкомъ дорога по своему стратегическому положенію и инаго, кромѣ полнѣйшаго русскаго господства въ странѣ, сосѣдней съ Петербургомъ и омываемой водами Финскаго и Ботническаго заливовъ, мы не можемъ и не должны предполагать. Въ практическомъ отношеніи эксплоатація финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ въ военное время произойдетъ легко и удобно, по примѣру румынскихъ въ послѣднюю войну съ Турціею. Мы посадили тогда военныхъ комендантовъ и телеграфистовъ на всѣ станціи, посадимъ ихъ и въ будущую войну на станціи финляндскихъ ж. д.

Матеріальныя затраты казны на рельсовый путь, на постройку и вооруженіе порта, на необходимый докъ—конечно должны быть значительны.

И не финансисту живо рисуются въ воображеніи тѣ страшные милліарды, которые расходовались на войны, и тѣ еще болѣе страшные и безплодные, а повременамъ даже и прямо несчастные результаты нѣкоторыхъ изъ нихъ. Милліарды выростали главнымъ образомъ отъ неподготовленности матеріальной части вооруженныхъ силъ и ложились тяжкимъ бременемъ на народное хозяйство многихъ послѣдующихъ поколѣній. Война по истинѣ есть искупительная жертва за ошибки дѣдовъ и отцовъ.

Франція, напримѣръ, искупила свои ошибки семью милліардами, двумя прекрасными провинціями и теперешнимъ непрерывающимся военнымъ положеніемъ. Развѣ это, Богомъ посланное предупрежденіе, — для настоящаго русскаго поколѣнія не указаніе свыше

принести всевозможныя жертвы, чтобы не впасть и намъ въ новую и еще болѣе роковую ошибку?

„Въ IX вѣкѣ по Р. Х.“, говоритъ въ своей Исторіи Соловьевъ, „устьемъ Невы начинался великій путь изъ Варягъ въ Греки; этимъ путемъ въ половинѣ вѣка началась Россія“.

Съ тѣхъ поръ прошло тысяча лѣтъ, а старый водный путь въ Греки, т.-е. въ Черное море, для насъ сохранилъ все свое громадное значеніе какъ въ коммерческомъ отношеніи, такъ и въ военномъ. Всѣмъ памятны важныя услуги нашихъ миноносокъ на Дунаѣ. Теперешніе миноносцы значительно превосходятъ размѣрами своихъ прототиповъ, и на Черномъ морѣ мы можемъ встрѣтить не однихъ только турокъ. Австрія имѣетъ два монитора и строитъ теперь третій на Дунаѣ, ея миноносная флотилія изъ шестидесяти судовъ по Кульпѣ и Савѣ чрезъ недѣлю или двѣ по объявленіи войны соединится съ румынскою и изъ Сулина будетъ грозить страшною опасностью нашимъ транспортамъ на пути въ Батумъ или къ Анатолійскимъ берегамъ. Кромѣ того, мы имѣемъ не малые интересы на Дунаѣ и за Дунаемъ, и эта рѣка еще разъ обагрится кровью враждующихъ. Желѣзныя Ворота скоро будутъ расчищены и дадутъ полную свободу для плаванія судамъ, съ осадкою въ пять футъ и болѣе. Положеніе нашей балтійской миноносной флотиліи таково, что она не въ состояніи будетъ подать руку помощи черноморской, какъ бы послѣдняя ни нуждалась и въ какое бы невыгодное положеніе ни была поставлена многочисленнымъ непріятелемъ. А между тѣмъ исторія намѣтила путь этихъ балтійскихъ миноносцевъ въ Херсонъ и Черное море по Западной Двинѣ, каналу,

Березинѣ и Днѣпру. Правда, на оборудованіе этого пути для современныхъ миноносцевъ людямъ надобно пожертвовать много матеріальныхъ средствъ, много положить труда и настойчивости, но ходъ грядущихъ событій вознаградитъ заботливость морскаго вѣдомства объ этомъ пути. Непризнаніе историческихъ нуждъ есть такая ошибка, которая никогда и никому не проходила безнаказанно.

III.

Въ заключеніе остается коснуться и другого элемента нашего флота — духовнаго. Рѣчь объ этомъ чрезвычайно затруднительна для русскаго морскаго публициста, такъ какъ лица, подготовляющія и воспитывающія живой корпусъ морскихъ вооруженныхъ силъ, по присущей слабости человѣческой натурѣ и по излишней щепетильности, болѣе склонны въ принципіальномъ осужденіи системы или нѣкоторыхъ мѣропріятій видѣть только пристрастныя порицанія и даже читать, такъ сказать, между строкъ вовсе непаписанное. У насъ такъ любятъ не опровергать рѣчь рѣчью или мысль противупоставленіемъ другой мысли, болѣе здравой; а заглушать ихъ безсодержательными криками, самовосхваленіемъ и подчасъ инсинуаціями. Во всякомъ случаѣ мы считаемъ долгомъ заранѣе оговориться, что не имѣемъ въ виду безплодное порицаніе или легкомысленное осужденіе кого бы то ни было, а намѣрены указать на тѣ факты и аналогичныя явленія, надъ которыми морская исторія уже изрекла свой приговоръ, и на тѣ

нужды, удовлетвореніе которыхъ могло бы поднять общій уровень духовнаго элемента нашего флота. Оружіе защиты и нападенія на водахъ у всѣхъ цивилизованныхъ народовъ съ перваго взгляда одинаково — флотъ, состоящій изъ кораблей различныхъ типовъ. Но если мы внимательно прослѣдимъ за возникновеніемъ и примѣненіемъ на практикѣ флотовъ каждаго государства, то увидимъ громадную разницу въ нихъ, вытекающую изъ государственныхъ нуждъ и даже ежедневныхъ потребностей. У большей части державъ западной Европы колоніи, а съ ними громадная и постоянно расширяющаяся внѣшняя торговля призвала къ жизни военные флоты. Великими людьми въ западно-европейскихъ морскихъ исторіяхъ называютъ Кромвеля и Кольбера не потому только, что они реорганизовали военные флоты, регламентировали сбивчивые порядки и узаконенія, существовавшіе въ средѣ тогдашнихъ моряковъ, строили корабли и арсеналы, а потому, что, какъ необходимѣйшее подспорье, какъ источникъ, изъ котораго только и можно постоянно черпать живительную струю, Кромвель и Кольберъ съ удивительною настойчивостью и послѣдовательностью хлопотали о развитіи торговаго мореходства.

У насъ, когда мы не владѣли еще ни одною пядью приморскаго побережья, 4 ноября 1696 года состоялось постановленіе боярской думы „морскимъ судамъ быть“, и олицетвореніе земли русской, ея Великій Царь, создалъ флотъ. Однако, зачѣмъ было думѣ дѣлать такое необычное постановленіе, а Царю бросать Москву, ѣздить въ Голландію и плавать по бурнымъ морямъ? Нашъ чудный историкъ, пережив-

шій своимъ сердцемъ всѣ судьбы Россіи, радовавшійся ея радостямъ и печалившійся ея печалямъ, даетъ на это такой отвѣтъ: „Дойдя до Восточнаго океана, Русь сильно встосковалась по западномъ морѣ, у котораго родилась и снова пришла къ нему за средствами къ возрожденію“. Соловьевъ такъ понималъ и объяснялъ причину Сѣверной войны, а съ нею и завоеванія Петра Великаго и основаніе военнаго флота. Но работы по управленію Кромвеля и Кольбера были ничтожны по сравненію съ тѣми, которыя пришлось совершать нашему преобразователю. То, что сдѣлалъ онъ за свою короткую жизнь, современникамъ, пользующимся всѣми услугами техники, электричествомъ, паромъ и т. д., кажется невѣроятнымъ и сверхъестественнымъ. Такъ оно и должно казаться, ибо только для избранника Божія, для величайшаго генія и доступно и исполнимо было старую Московскую Русь ввести въ новое русло. Дни Великаго были уже сочтены, когда онъ могъ на свободѣ отъ бранныхъ трудовъ заняться торговымъ судоходствомъ. Однакожъ не пользуется ли еще и наше поколѣніе второпяхъ составленнымъ Петровскимъ узаконеніемъ о водоходствѣ?

Почти два вѣка мы употребили на утвержденіе за собою Балтійскаго и Чернаго морей и не такъ давно укрѣпились на берегахъ Тихаго океана, гдѣ кромѣ старой Европы нашими соперниками являются быстро растущая и предпріимчивая Японія и еще юная, но гигантская, богатѣйшая дарами природы и промышленная Америка. Сохраненіе возвращеннаго моря и вновь пріобрѣтенныхъ за нашимъ отечествомъ *лежитъ всецѣло* и *исключительно* въ рукахъ военнаго флота.

Морс, давшее старой Московской Руси средства къ возрожденію, безграничпо и неисчерпаемо, и обѣщаетъ еще болѣе средствъ для ея жизни. Мало того, безъ полпаго обладанія морями немыслимо и полное развитіе государственной жизни. Но лишь съ помощію и подъ покровительствомъ воеппаго флота можно получить всѣ эти средства и эксплоатировать ихъ на благо и счастіе многомилліоппаго парода. Сознаніе уже совершепныхъ заслугъ и призванія исполнить упованія, возлагаемыя па флотъ нашею родиною въ будущемъ, даетъ полное право морскому вѣдомству сохранить за собою во всей неприкосновенности инпціативу и руководительство всѣмъ, что касается исполненія вышеприведенныхъ задачъ. Въ виду того же, только одпому морскому вѣдомству должно принадлежать безапелляціонно-рѣшающее слово въ созданіи морскихъ вооруженныхъ силъ, въ распредѣленіи своихъ денежныхъ средствъ, въ направленіи своихъ эскадръ и въ строгомъ очертапіи сферы военныхъ дѣйствій каждой изъ нихъ, соображаясь лишь съ общегосударственными пользами и руководясь неотступно общими предначертаніями державнаго вождя и источника всякой власти. Общее понятіе о вооруженныхъ силахъ флота и арміи одно и то же; ихъ цѣли и смыслъ одинаковы до тождественности. Но морское дѣло до того спеціально, до того трудно, что никакой военный геній, кромѣ Петровскаго, до сихъ поръ еще не могъ совмѣстить въ себѣ отчетливаго и полнаго уразумѣнія обѣихъ отраслей военнаго дѣла. А безъ такого отчетливаго уразумѣнія немыслимо создать вполнѣ стройнаго, цѣльнаго, каковымъ долженъ быть флотъ такой великой державы, какъ Россія, и

еще менѣе мыслимо руководить имъ въ военное время. Еслибы удалецъ русской земли, Орловъ,—морякъ въ душѣ, былъ морякомъ и по рожденію, экспедиція Спиридова ограничилась бы не однимъ Чесменскимъ погромомъ, и намъ не пришлось бы ни послѣ, ни теперь, думать о ключахъ Чернаго моря. Наши морскіе библіофилы увѣряютъ, что Орловъ и Спиридовъ были стѣснены инструкціею, ограничивавшею кругъ ихъ дѣйствій и всю морскую экспедицію къ берегамъ Морея низводятъ до ловкой только демонстраціи. Нѣтъ. Бѣда была бы не въ инструкціи, а въ томъ, что Орловъ не зналъ нуждъ и могущества флота, а Спиридовъ воспитался въ средѣ уже деморализованнаго морскаго общества. Не сама ли Великая Императрица держалась правила „побѣдителей не судятъ“? Невельской былъ уполномоченъ на одинъ только нехитрый промѣръ въ Татарскомъ проливѣ и по собственной инициативѣ, вопреки желаній и даже къ величайшему неудовольствію нѣкоторыхъ нашихъ государственныхъ людей, присоединилъ къ Имперіи громадную область. Мы знаемъ, какъ отвѣтилъ Императоръ Николай I, когда Комитетъ подъ предсѣдательствомъ графа Нессельроде, назначенный для разсмотрѣнія дѣйствій Невельскаго, нашелъ послѣдняго виновнымъ въ превышеніи власти и приговорилъ къ разжалованію въ матросы. Развѣ адмиралъ Лихачевъ, на основаніи инструкцій въ апрѣлѣ 1860 года, командировалъ лейтенанта Назимова занять гавань Посьета въ то время, когда правительство богдыхана оспаривало Айгунскій трактатъ 1858 года?

Но для современныхъ морскихъ историковъ эти недавнія проявленія чрезвычайной инициативы недо-

статочно убѣдительны и интересны, вѣроятно потому, что онѣ не покрыты слишкомъ толстымъ, вѣковымъ слоемъ пыли. Полная самостоятельность дѣйствій морскихъ силъ подъ командою Грейга въ кампанію 1828 года, смѣлая до дерзости и неповиновенія рѣшимость М. П. Лазарева въ 1833 году, удивившая умнѣйшаго нашего генерала Н. Н. Муравьева и имъ осмѣянная и осужденная—все это практическіе уроки, не лишенные смысла, когда заводится рѣчь о регламентаціи совмѣстныхъ дѣйствій морскихъ и сухопутныхъ силъ Имперіи. Величайшій изъ полководцевъ, Наполеонъ I, погубилъ свой и испанскій флоты, давая подробныя и сложныя инструкціи адмираламъ безупречно храбрымъ и опытнымъ, но трепетавшимъ предъ своимъ властелиномъ. „И былъ увѣренъ", писалъ Нельсонъ лордамъ Адмиралтейства въ февралѣ 1805 года, „что, отдавая приказанія на берегахъ Сены, онъ (т.-е. Наполеонъ) не приметъ въ соображеніе ни погоды, ни вѣтра". Да, онъ не принималъ во вниманіе такихъ мелочей и впослѣдствіи довольно-таки долго имѣлъ несчастіе изъ окопъ Лонгвуда любоваться красными мундирами своихъ тюремщиковъ. Если подобное непредвидѣніе и мелочныя ошибки величайшаго полководца погубили морскія силы двухъ державъ, то можно ли ожидать иныхъ результовъ для нашихъ, когда ихъ пріурочатъ къ исполненію тѣхъ или иныхъ задачъ войны, можетъ быть очень зрѣло и всесторонне обработанныхъ энергичнымъ, дѣятельнымъ и случайно болѣе даровитымъ и способнымъ представителемъ сухопутныхъ вооруженныхъ силъ — генеральнымъ штабомъ. Не трудно понять, что задачи, поставленныя флоту и придуманныя для него и за него, обязательно

потребуютъ и созданія такого типа судовъ, такой спеціальной эскадры, которая пригодна будетъ только къ одному дѣлу, предвидимому задавшимъ его. Дѣятельное участіе флота въ войнѣ всегда и постоянно будетъ тогда условно, и онъ легко можетъ быть поставленъ даже въ положеніе зрителя.

Для примѣра и поясненія нашей мысли предположимъ, что по глубокимъ соображеніямъ нашего сухопутнаго генеральнаго штаба, павшимъ случайно на воспріимчивую почву, Балтійскій флотъ поглотитъ большую часть морского бюджета съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ войны отразить дессантъ, направленный въ Либаву, и спасти нашъ правый флангъ. Тутъ могутъ быть два случая, которые самыя добросовѣстныя и энергичныя усплія морского вѣдомства, вполнѣ отказавшагося отъ самостоятельности, обратятъ въ ничто, изъ денежныхъ затратъ сдѣлаютъ безполезное и безплодное бремя для казны, а изъ моряковъ, готовившихся защищать отечество съ оружіемъ въ рукахъ— скучающихъ созерцателей тяжелой войны. Дессантъ въ Либаву можетъ не придти, а направиться въ Батумъ или Владивостокъ или и явится, наконецъ, въ Балтику, но подъ конвоемъ такихъ союзныхъ эскадръ, равныхъ съ которыми мы никогда не можемъ построить безъ сравненія и нашего морскаго бюджета со всѣми европейскими, вмѣстѣ сложенными.

На какихъ же союзниковъ Россія можетъ разсчитывать при столкновеніи съ западными державами?

Для генеральнаго штаба, распоряжающагося всѣми сухопутными вооруженными силами Россіи, бездѣйствіе флота будетъ лишь случайностью, которая обыкновенно и зачастую постигаетъ нѣкоторые полки, ди-

визіи и корпуса, расположенные внѣ сферы военныхъ дѣйствій, но для флота такое бездѣйствіе принесетъ болѣе зла, нежели разгромъ въ открытомъ морѣ. Несчастіе можетъ научить чему-нибудь и обновить флотъ, а бездѣйствіе подрываетъ вѣру даже въ самый смыслъ его существованія. Итакъ флотъ долженъ самъ выработать свою собственную программу защиты русскихъ морей и русскихъ интересовъ на нихъ. Въ основѣ этой программы должно лежать не ожиданіе прихода врага въ наши моря и гавани, а постоянная готовность поразить непріятеля въ его собственномъ домѣ. На сушѣ нападеніе, быть можетъ, не всегда есть лучшая стратегія, но на морѣ не было примѣровъ, чтобы побѣждалъ защищающійся, не рѣшившійся самъ на нападеніе.

Но для того чтобы флотъ могъ исполнить свои великія задачи и обязанности неотложно, по мановенію власти, духовный элементъ его долженъ готовиться по той же программѣ адмирала Джервиса, по которой нѣкогда подготовлялся и черноморскій М. П. Лазаревымъ. Программа стара, но далеко еще не отжила своей свѣжести и имѣетъ то преимущество передъ всѣми прочими, что она уже испытана и дала Англіи владычество на моряхъ. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ, знакомя съ этою программою своихъ соотечественниковъ, говоритъ, что адмиралъ Джервисъ, принимаясь за преобразованіе британскаго флота, обратилъ вниманіе на три предмета: на *порядокъ*, въ которомъ содержатся суда, на *военное образованіе* и на *дисциплину*.

Порядокъ на кораблѣ и вся его служба создаются, ведутся и поддерживаются капитанами. Никакіе подробнѣйшіе уставы не могутъ отнять инициативы коман-

дира и регламентировать тѣ кажущіяся мелочи судовой жизни, изъ которыхъ однако она и состоитъ. Благоустроенная вполнѣ внутренняя судовая жизнь дѣлаетъ изъ неодушевленнаго корабля, снабженнаго экипажемъ по табели комплектаціи, боевую единицу — вполнѣ живой организмъ, готовый встрѣтить и отразить всякую случайность и опасность извнѣ, перенести съ честію всякое испытаніе и даже погибнуть при исполненіи своего долга. „По моему мнѣнію, капитанъ долженъ отвѣчать за все, что дѣлается на его суднѣ. Онъ отвѣчаетъ мнѣ за поведеніе своихъ офицеровъ и своей команды“, — говорилъ Джервисъ. Еслибы воскресъ знаменитый графъ, онъ бы ни на одну іоту не измѣнилъ своего мнѣнія. Да какъ и измѣнить его, когда значеніе и отвѣтственность капитана въ наше время удесятерились. Современный корабль стоитъ десятокъ милліоновъ и болѣе и представляетъ изъ себя цѣлую фабрику. Ходъ, руль, мины, пушки, водоотливы и, наконецъ, самыя приказанія—все исполняется и дѣйствуетъ посредствомъ механическихъ и электрическихъ приспособленій. Безъ полнаго и подробнаго знакомства съ ними теперь нельзя вступить въ бой, немыслимо воспользоваться всѣми средствами защиты, нападенія и спасенія, вложенными въ боевую единицу. Самый характеръ будущихъ сраженій измѣнился, повидимому, въ пользу большей самостоятельности капитановъ. Прежде адмиралъ во время боя ходилъ по юту и могъ еще передавать кое-какія свои приказанія. Вильневъ, Нерсано сдѣлали не мало сигналовъ у Трафальгара и Лиссы.

Теперь капитаны принуждены будутъ скрываться въ свои блиндированныя рубки съ первымъ выстрѣ-

ломъ, и роль адмирала окончится гораздо ранѣе рѣшенія судьбы боя. О командирахъ крейсерскаго флота нечего и говорить. Тамъ адмиралъ простится съ нѣкоторыми кораблями своей эскадры быть можетъ до окончанія всей войны. Изъ своей тѣсной рубки капитанъ механически будетъ передавать свои распоряженія офицерамъ, завѣдывающимъ чрезвычайно сильными и страшными пушками и минами, и стоящимъ не на глазахъ его, какъ это бывало, въ просторныхъ батареяхъ, а гдѣ-то вдали, за броневыми брустверами, за стальными палубами въ трюмахъ. Какая внутренняя, неподдающаяся писанному уставу, должна быть связь между этими людьми, чтобы сохранилась полнѣйшая взаимная увѣренность въ точномъ и непремѣнно разумномъ исполненіи приказаній съ одной стороны и въ полной непогрѣшимости съ другой. Громадныя тяжелыя орудія требуютъ много времени для заряженія, моменты для пораженія миною или для удара тараномъ представятся рѣдко и неожиданно. Пропущенный моментъ не повторится, выпущенный залпъ на вѣтеръ спасетъ врага и вѣроятно погубитъ промахнувшагося.

Въ сраженіи при С. Винцентѣ, Нельсонъ, боготворившій своего начальника, адмирала Джервиса, въ критическую минуту, когда не приходилось терять ни одного момента, вышелъ изъ предписаннаго строя. Послѣдствія извѣстны. Извѣстенъ и отвѣтъ суроваго адмирала Кальдеру, напомнившему о поступкѣ Нельсона. „Я очень хорошо это видѣлъ, Кальдеръ“,—сказалъ Джервисъ,— „но если вамъ случится когда-нибудь сдѣлать подобный проступокъ, будьте увѣрены, что я вамъ прощу“. На современномъ кораблѣ не-

обходимо, чтобы не только офицеры были увѣрены въ безнаказанности имъ проступка, подобнаго тому, который сдѣлалъ Нельсонъ, но чтобы и командиры были совершенно убѣждены, что такая увѣренность существуетъ у ихъ офицеровъ, хотя и не перешагнетъ должныхъ границъ.

Надобно много времени и для того, чтобы ближайшій помощникъ капитана приготовился или замѣнить его, или сдѣлаться впослѣдствіи такимъ же самостоятельнымъ и безупречнымъ начальникомъ, чтобы всѣ остальные офицеры и низшіе чины проникнись своими обязанностями, регулярно и послѣдовательно предъявленными тѣмъ, кто отвѣчаетъ за нихъ предъ Царемъ и родиной, кому ввѣрены не только жизнь сотенъ людей, но и честь флага. Только сплоченная въ тѣсную и дружную семью подъ главенствомъ своего капитана, громада людей, населяющая бронепосный кузовъ, имѣетъ право на названіе военной команды, экипажа боевого корабля.

Жизнь на кораблѣ монотонна, скучна и очень тяжела, въ особенности въ морѣ на долгихъ переходахъ. Для русскихъ людей, отличающихся свойственною всѣмъ славянамъ розпью, продолжительная совмѣстная жизнь въ тѣснотѣ корабельной во сто кратъ труднѣе всѣхъ служебныхъ обязанностей. Каждый человѣкъ имѣетъ свои: волю, взглядъ на предметы, желанія, вкусы и привычки, однакожъ очень мало людей, проникшихся убѣжденіемъ, что въ тѣсной совмѣстной жизни всѣ эти индивидуальныя особенности требуютъ согласованія, чтобы жизнь не обратилась въ пытку, въ тяжкое бремя.

Командиръ и даже старшій офицеръ, конечно, мо-

гутъ очень быстро согласовать всѣ взгляды, привычки и вкусы, пользуясь неограниченными правами, жестоко карая особенно непокладливыхъ. Но тамъ, гдѣ причина кары не предпамѣрена и пропстекаетъ не изъ злой воли, а отъ внутренняго міровоззрѣнія субъекта, отъ особенностей характера, примѣненіе строгой власти не сдѣлаетъ изъ экипажа дружной семьи, каждый членъ которой постоянно долженъ быть готовъ положить душу свою за друзи своя.

Кто осмѣлится сказать, что достаточно для капитана 8—12 мѣсяцевъ плаванія, чтобы создать такой порядокъ на кораблѣ, сдѣлать изъ кучи людей, можетъ быть, обученныхъ чему-нибудь, дружную семью, чтобы, наконецъ, полюбить этихъ людей, самый корабль и каждую мелочь на немъ? Во всѣхъ флотахъ существуетъ прекрасный обычай сохранять въ спискахъ судовъ имена кораблей чѣмъ-либо особенно отличившихся. У насъ не умираютъ Чесма, Меркурій, Азовъ и т. д. Но эти имена могутъ скоро сдѣлаться лишь звукомъ, если не будетъ живыхъ носителей всѣхъ традицій, соединенныхъ съ именами, т.-е. военной семьи, для которой дороги ихъ традиціи и священная обязанность которой не будетъ первѣе всего заключаться въ горячемъ желаніи поддержать ихъ въ будущемъ. Значеніе такой семьи несравненно больше, нежели самихъ многомилліонныхъ кораблей. Прежде нежели строить ихъ, надобно *умѣть*, *желать и рѣшиться* во чтобы то ни стало воспитать и организовать такую семью.

Но эта необходимая военная морская семья зарождается только въ тотъ день, когда является на строющійся корпусъ, носящій то или другое историческое имя, командиръ и его ближайшіе помощники. Капи-

тапъ, быть можетъ, плававшій прежде, на рангоутныхъ судахъ и отдававшій предпочтеніе бурундукамъ предъ проводниками, рангоуту—предъ механизмами, его помощники, зачастую впервые знакомящіеся на практикѣ съ конструктивными подробностями судна, становятся адептами новаго оружія, вдумываются, сравниваютъ, соображаютъ и изучаютъ его во всѣхъ подробностяхъ. Они помогаютъ и самимъ строителямъ, очень хорошимъ, безъ сомнѣнія техникамъ, но не опытнымъ морякамъ. У людей, которымъ предстоятъ дальнія плаванія, совмѣстная жизнь, походы и, быть можетъ, бои на строющемся кораблѣ, силою вещей, служебныя, оффиціальныя отношенія къ нему переходятъ въ такую тѣсную связь съ нимъ, какая существуетъ между духомъ и тѣломъ. Эти отношенія, постепенно и незамѣтно для личнаго состава корабля переходящія въ такую живую связь съ нимъ, нельзя сравнивать съ отношеніями къ нему же и строителей-техниковъ. Для послѣднихъ отношенія къ сооружаемому кораблю прекращаются съ его готовностью и уходомъ въ плаваніе, тогда какъ для судоваго экипажа связь съ кораблемъ, сложившаяся до изготовленія его къ плаванію, въ плаваніи и въ жизни на немъ и съ нимъ, укрѣпляется, усиливается и выростаетъ до той сплоченности личнаго состава съ стальнымъ корпусомъ, безъ которой нѣтъ боевой единицы въ смыслѣ гармоническаго сочетанія духовнаго съ матеріальнымъ, какъ нѣтъ и человѣка безъ души и тѣла. Прежде, нежели пояснить эту мысль, оговоримся, что необходимо всегда имѣть въ виду различіе между военнымъ судномъ и боевою единицею флота. Военнымъ судномъ называется всякій корабль, носящій военный флагъ: яхта, трон-

спортъ, буксирный пароходъ и тому подобные, имѣющіе разнообразныя, болѣе или менѣе полезныя назначенія. Подъ боевою единицею нужно понимать военный корабль, предназначенный для боя; причемъ размѣры, формы и системы его корпуса, механизмы, толщина брони, или полное отсутствіе ея, сильная или слабая артиллерія, минное вооруженіе и прочія боевыя качества, опредѣляющія типы, не измѣняютъ основной сущности значенія боевой единицы. Говоря о военномъ флотѣ, мы всегда имѣли и имѣемъ въ виду только эти боевыя единицы. Когда приступаютъ къ постройкѣ корабля, на него назначаютъ командира, который выбираетъ себѣ тотчасъ же и будущаго старшаго механика, наблюдающаго за постройкою механизмовъ. По мѣрѣ того, какъ дѣло подвигается впередъ, разработываются всѣ детали, изготовляется снабженіе и вооруженіе, командиръ обставляетъ себя помощниками своего выбора: старшимъ офицеромъ, минным̀ъ, артиллерійскимъ, штурманскимъ, ревизоромъ, и даетъ помощниковъ механику и часть машинной команды, еще задолго до готовности механизмовъ, распредѣляя по мастерскимъ для ознакомленія со всѣми деталями ихъ сложнаго устройства тѣхъ, которымъ придется управлять этими механизмами. По спускѣ судна на воду и до начала его испытаній постепенно увеличивается комплектъ офицеровъ до полнаго, и стройное изготовленіе корабля къ плаванію завершается уже всѣми офицерами по указанію командира. Современное боевое судно строится около двухъ лѣтъ на стапелѣ и около года на водѣ. Такимъ образомъ, около трехъ лѣтъ происходитъ процессъ осмысленнаго ознакомленія командира и всѣхъ офицеровъ со всѣми осо-

бенностями сложной конструкціи, вооруженія и разнообразнаго снабженія нынѣшняго корабля, видоизмѣняемаго, дополняемаго и улучшаемаго до самаго ухода въ плаваніе въ соотвѣтствіи съ непрерывными успѣхами техники по всѣмъ отраслямъ военно-морскаго дѣла и, наконецъ, по указаніямъ результатовъ всесторонних испытаній. Такъ происходитъ, незамѣтно для непосвященныхъ въ дѣло наблюдателей и для бюрократіи, сложный процессъ постепеннаго созданія корабля. И когда такой корабль уходитъ въ плаваніе, мы вправѣ назвать его боевою единицею, въ которой гармоническое сочетаніе духовнаго съ матеріальнымъ совершилось также неизбѣжно, какъ зарождается жизнь въ каждомъ человѣкѣ.

Только при такомъ порядкѣ вещей, флотъ дѣйствительно съ новымъ кораблемъ увеличивается одною боевою единицею во столько-то пушекъ и морскою семьею, для членовъ которой дорого и прошедшее, соединенное съ именемъ ихъ судна, и настоящее, потребовавшее много трудовъ, и будущее, которое нельзя и не должно отдѣлять отъ собственной судьбы экипажа.

Если корабль, это стальное тѣло, опоясанное бронею, связанъ такими нравственными узами съ душою—экипажемъ, то въ прекрасной будущности такого тѣла не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія, даже и тогда, когда техника состаритъ кузовъ, время ослабитъ его силу и крѣпость, ходъ уменьшится.

Конечно, экипажи не могутъ оставаться безъ нѣкоторыхъ перемѣнъ въ будущемъ.

Люди старѣютъ, уходятъ въ отставку, офицеры двигаются въ извѣстномъ іерархическомъ порядкѣ, выбываютъ и замѣняются новыми. Но эти перемѣны, въ

строго организованной средѣ, должны идти правильно, постепенно, а не скачками. Новые члены каютъ-компаній подчиняются уже введенному порядку, новые командиры или старшіе офицеры скорѣе поддержатъ установившуюся годами и обычаемъ корабельную жизнь. Путеводною звѣздою ихъ остается исторія, соединенная съ именемъ и съ воспоминаніемъ ихъ корабля. Но когда корабль будетъ считаться какимъ-то инструментомъ, построеннымъ только для установки пушекъ, минъ и исполненія офицерами всякаго ранга, начиная съ командира, плаваній, взаимная связь души съ тѣломъ измѣнится, и даже не будетъ вовсе никакой связи. Предположимъ, что въ данную минуту мы строимъ самый лучшій крейсеръ, стоимостью въ десятокъ милліоновъ. Если командиръ этого крейсера знаетъ, что онъ не пойдетъ на немъ въ море ни на одинъ день, а будетъ смѣненъ тотчасъ же, когда окончится узаконенный срокъ командованія судномъ перваго ранга, то какое обязательство такой офицеръ можетъ чувствовать къ ввѣренному ему на время кораблю? А тотъ, у котораго не достаетъ трехъ или восьми мѣсяцевъ плаванія, уйдетъ въ Японію на такомъ кораблѣ, развѣ можетъ и будетъ хлопотать онъ и размышлять долго о нравственныхъ узахъ со своими подчиненными и съ кузовомъ, когда ему самому еще надобно время для изученія этой сложной фабрики, для исполненія различныхъ предписаній и, главное, для сдачи, хотя бы въ наглазномъ порядкѣ и въ цѣлости дорогаго корабля прибывшему на почтовомъ пароходѣ офицеру для такой же цѣли — поскорѣе, ни часомъ менѣе, ни часомъ болѣе, отплавать назначенное количество урочныхъ дней въ морѣ.

Что выигрываютъ современные многомилліонные корабли отъ подобныхъ смѣнъ и разъѣздовъ командировъ и офицеровъ, исполняющихъ лишь урочныя плаванія, мы наглядиѣе объяснимъ сравненіемъ. Какъ много заботъ, любви и нѣкотораго предвидѣнія влагаетъ, напримѣръ, трезвый хозяинъ въ дѣло постройки своего жилища. Онъ проникается даже нѣкоторыми обязательствами къ своему созданію, такъ какъ знаетъ, что тепло, спокойно и удобно въ домѣ будетъ тогда, когда стѣны его сложатъ хорошо, оштукатурятъ, пригонятъ плотно двери и окна и т. д. Квартирантъ только ищетъ такихъ качествъ при наймѣ дома и дорожитъ ими, пока они существуютъ, но когда замѣчаетъ ихъ исчезновеніе отъ времени или невниманія домохозяина, бросаетъ и квартиру. Остановившійся въ гостинницѣ или меблированныхъ комнатахъ безразборно относится ко всему и мирится съ тѣми немногими удобствами, которыя оказались на лицо. Въ нумерахъ все дозволяется постояльцамъ и почти все кажется сноснымъ. Испортить обои, мебель, свернуть ручки у дверей или окопъ по невниманію, забить гвоздь для минутной надобности и т. д.—все это считается ничѣмъ. Не все ли равно посѣтителю какой-либо гостинницы, какія неудобства найдетъ послѣ него вновь прибывшій путешественникъ. Чѣмъ отъ такихъ вояжеровъ отличаются командиры и офицеры, смѣняющіеся по истеченіи лишь нѣсколькихъ короткихъ мѣсяцевъ плаванія на нихъ? Однакожъ этого не должно быть въ военномъ флотѣ. Корабли строятся для войны. Люди принимаются на службу, обучаются и дорого оплачиваются для того, чтобы они водили въ бой эти корабли, стрѣляли, таранили и побѣж-

дали. Никакихъ уступокъ, никакихъ жертвъ не можетъ быть сдѣлано при созданіи матеріальнаго элемента въ пользу людей, которымъ. цѣлые годы доведется жить на кораблях. Постройка рѣшается послѣ долгихъ соображеній различныхъ требованій войны, а не для удобства и удовольствія экипажа. Темнота и духота въ каютахъ, несмотря на всякіе вентиляторы, отсутствіе воздуха въ кочегарняхъ, безобразно тяжелыя и неудобныя двери между непроницаемыми отдѣленіями, опасное сосѣдство различныхъ взрывчатыхъ веществъ — все противорѣчитъ основнымъ понятіямъ о гигіенѣ и гуманности, однакожъ никому изъ военныхъ людей не представляется чѣмъ-то неестественнымъ и стѣснительнымъ. Чтобы примирить людей съ неудобствами и лишеніями, не жалѣютъ роскоши въ отдѣлкѣ помѣщеній. Вотъ причина бархата, позолоты, дорогой рѣзной работы на современныхъ броненосцахъ. Близорукіе экономисты не могутъ понять этой справедливой жертвы казны, этой игрушки, даваемой каждымъ правительствомъ своимъ труженикамъ моря. Но почему же, ничѣмъ не поступаясь серьезнымъ для человѣка при постройкѣ корабля, обращать его въ инструментъ для исполненія тѣхъ или иныхъ параграфовъ положенія, подвигающаго офицеровъ со ступеньки на ступеньку въ военно-морской іерархіи? Почему десяти-милліонный корабль, цѣлая боевая единица въ матеріальномъ смыслѣ, долженъ служить только для карьеры лицъ, числящихся въ спискахъ флота, а не для исполненія своего прямаго назначенія? Очевидно, само положеніе объ офицерахъ невѣрно въ своемъ основаніи и грѣшитъ по отношенію къ боевымъ единицамъ флата. Очевидно, не жалѣя средствъ

на матеріальную часть, на постройку и вооруженіе кораблей, эта матеріальная сторона поставлена теперь превыше духовнаго элемента флота, что̀ повторялось, какъ мы видѣли, уже не разъ, и что всегда влекло аналогичныя послѣдствія.

Быть можетъ, возразятъ, что въ лучшемъ флотѣ—великобританскомъ никто не заботится о той корабельной семьѣ, которой мы придаемъ здѣсь такое громадное значеніе, и что смѣна командировъ и офицеровъ по исполненіи ими узаконенныхъ плаваній практикуется тамъ безъ вреда для кораблей и, наконецъ, такого вреда нельзя предполагать и у насъ при должномъ *понятіи о чести и сознаніи долга* офицерами.

Но англичане—прирожденные моряки, а русскіе не видятъ моря даже изъ гавани своего Кронштадтскаго порта. Британскій флотъ такъ много плаваетъ, что предѣльный срокъ пребыванія его офицеровъ на кораблѣ даетъ только право на производство въ слѣдующій чинъ, а у насъ судовъ плаваетъ очень мало и болѣе положеннаго срока офицеры плавать не могутъ, еслибы и желали, такъ какъ тогда затормозилась бы линія, прекратилось бы производство.

Намъ нѣтъ причины и вѣрить въ непобѣдимость настоящаго британскаго флота. Нельсонъ разбилъ при Трафальгарѣ несравненно сильнѣйшій испанско-французскій флотъ, не сходя передъ этимъ боемъ болѣе двухъ лѣтъ съ палубы своего корабля, а причина страшнаго погрома нашего флота подъ Роченсальмомъ заключалась именно въ томъ, что ни подчиненные, ни начальники не знали другъ друга. Вѣра въ непогрѣшимость и непобѣдимость англійскаго теперешняго флота исключала бы вѣру у насъ въ себя самихъ и

убивала бы даже смыслъ нашего флота, ибо съ кѣмъ же, если не съ Великобританіею, ему и придется тягаться въ будущемъ.

Кромѣ того, и это самое важное, между нашимъ флотомъ и англійскимъ, какъ и всякимъ инымъ, существуетъ громаднѣйшая разница, налагающая на него свой, чисто русскій обликъ, происходящій отъ вѣками сложившихся, государственныхъ условій жизни и понятій о службѣ и воспитанія. Мы, русскіе, изъ службы сдѣлали съискони профессію, которой обрекаемъ и себя, и своихъ дѣтей почти съ младенчества. У насъ не мыслима военная служба безъ присяги царю и отечеству, немыслимы флоты и арміи по найму и договору съ правительствомъ, какіе напримѣръ явились въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ адвокаты и мировые судьи дѣлались главнокомандующими и полководцами. Съ карандашемъ и съ таблицею умноженія въ рукахъ не трудно придти къ заключенію, что Россія могла бы имѣть несравненно большій флотъ, придерживаясь системы найма и контрактовъ. Однакожъ кто рѣшится когда-либо принять такую выгодную систему къ руководству? Искусственно пересадить на нашу почву англійскій или американскій взгляды на военную службу безъ перевоспитанія всего нашего отечества, на началахъ тѣхъ же государствъ,—что̀ едва-ли возможно,—было бы вреднымъ и опаснымъ заимствованіемъ только сегодня кажущагося выгоднымъ. Частичныя пересаживанія въ сущности не только не выгодны, но всегда и вѣрно влекли извѣстныя историческія событія и послѣдствія, характерно опредѣляемыя Taine'омъ какъ, „un deplacement de condition

par le quel s'opere l'ebranlement des ames" [1]). Нѣтъ сомнѣнія и въ томъ, что понятія о чести и долгѣ доводятъ и теперь корабли до блестящаго вида и требуемаго порядка. Однакожъ командирство выросло и воспиталось въ своихъ семьяхъ и корпусѣ именно еще при тѣхъ порядкахъ и понятіяхъ о службѣ, которые подверглись кореннымъ измѣненіямъ. Гдѣ ручательства за болѣе благопріятные результаты отъ измѣненій? Почему они разовьютъ въ офицерахъ и будущихъ командирахъ, для *прохожденія службы которыхъ строются* корабли, кромѣ желанія пользоваться матеріальными средствами, такъ щедро предлагаемыми правительствомъ, и тѣ старыя понятія о чести и долгѣ, которыя жили въ сердцахъ Лазаревскихъ или Сенявинскихъ офицеровъ, отказавшихся даже отъ призовыхъ денегъ?

Въ спискахъ личнаго состава нашего флота всегда бывало много неплававшихъ моряковъ, даже много адмираловъ, получившихъ своихъ орловъ не за службу на моряхъ, а за усидчивое пребываніе въ стѣнахъ того же удобнаго по своимъ квартирамъ морскаго корпуса или въ торговыхъ и промышленныхъ конторахъ. По многимъ причинамъ не дѣлалось различія между сочиненіемъ учебниковъ по ариѳметикѣ, подписываніемъ и составленіемъ буфетныхъ тарифовъ, приказовъ по эскадрѣ и боевыхъ диспозицій. Слѣдовало положить предѣлъ такому порядку вещей. Однакожъ, онъ можетъ и долженъ быть положенъ не закономъ о количествѣ дней пребыванія въ морѣ, обезличившимъ наши корабли, а сильною волею прави-

[1]) „Les origines de la France contemporaine". Taine.

тельства и военно-морскимъ образованіемъ, къ которому мы и перейдемъ теперь.

Русскій флотъ нуждается, какъ и всегда нуждался, во-первыхъ, въ морякахъ, а затѣмъ уже въ различныхъ спеціалистахъ, подготовка которыхъ дѣлается легче и быстрѣе въ кадрахъ.

Россія страна континентальная, съ сравнительно небольшою береговою линіею, лишенная коммерческаго флота, она не имѣетъ и прирожденныхъ моряковъ. Для полнаго успѣха нашего военно-морскаго дѣла, намъ необходимо создать, въ видахъ государственной пользы, искусственно чисто морской элементъ, по крайней мѣрѣ, въ кают-компаніяхъ нашихъ кораблей, такъ какъ вліяніе офицеровъ на все остальное народонаселеніе, на нижнихъ чиновъ почти безгранично. Чтобы служить хорошо морскому дѣлу, надобно рѣшиться служить ему всю жизнь, надобно искренно полюбить море, сродниться съ нимъ, а ни любовь, ни такое сродство не приходятъ моментально, по желанію или разсчету.

Первыя воспоминанія и привязанности дѣтства и юношества, первое знакомство съ дѣйствительною жизнью создаютъ зрѣлаго человѣка, члена общества. Если этотъ человѣкъ долженъ быть морякомъ, то очевидно, во сто кратъ было бы лучше и полезнѣе, чтобы воспитаніе его совершалось какъ можно ближе къ морю или на морѣ. На практикѣ мы и видимъ, что страна, нуждающаяся въ настоящихъ морякахъ— Англія, въ каждомъ портѣ имѣетъ блокшивъ для малолѣтнихъ, поставляющихъ главный контингентъ спеціалистовъ морскаго дѣла. Россія по особымъ условіямъ своего крейсерскаго флота нуждается въ мо-

рякахъ не менѣе Англіи. Но гдѣ подготовляемъ мы исключительно всѣ надежды нашихъ морскихъ вооруженныхъ силъ? Тамъ, гдѣ нѣтъ моря, гдѣ девять мѣсяцевъ предъ глазами юношей не стройные и грозные корабли, не адмиральскіе флаги, не чудные паруса яхтъ и шлюпокъ, однимъ словомъ, не бойкая и полная смысла жизнь моряка, а липіи однообразныхъ, громадныхъ ящиковъ, называемыхъ домами, блестящіе магазины, шумные театры и рестораны. Короткія лѣтнія плаванія для нашихъ морскихъ кадетъ являются страднымъ временемъ, ибо эти плаванія учебныя, въ которыя должна быть исполнена сложная программа, составленная въ кабинетѣ. Обыкновенно пенастное сѣверное лѣто, казенное исполненіе росписаній, подготовка къ показному смотру — экзамену и, наконецъ, самыя условія жизни подъ военнымъ флагомъ не разовьютъ въ континентальныхъ дѣтяхъ необходимой любви къ морской стихіи. Кадеты могутъ въ три мѣсяца кое-какъ выучиться; но лишь малая часть, имѣющая случайную и необъяснимую склонность къ морю, сродится съ нимъ и даже полюбитъ свою профессію. Въ результатѣ, послѣ выпуснаго экзамена, являются обыкновенно не моряки, а служилые люди въ присвоенной имъ формѣ. Если юношамъ на учебной эскадрѣ не приходится по росписанію кататься подъ парусами, то это катанье обыкновенно становится забавою желающихъ, любителей. А много ли такихъ? Проведя годы въ тѣсныхъ стѣнахъ или въ виду береговъ, а не въ открытомъ морѣ, развѣ мальчикъ видитъ практическую пользу въ секстанѣ, въ лунныхъ и звѣздныхъ наблюденіяхъ? И занимаются ими серьезно, разумно,

а не для экзаменовъ опять-таки желающіе или любители. Такъ бывало и прежде, такъ остается и теперь. Но въ былое время, послѣ выпуска изъ корпуса въ дальнія плаванія стремились офицеры, имѣвшіе морскую душу и составлявшіе ядро истинно морской семьи. Мало посылалось судовъ въ океаны, но и это малое давало и дало флоту настоящихъ блестящихъ командировъ. Заурядная посылка въ плаваніе всѣхъ безъ различія, получившихъ мичманскіе эполеты, съ бюрократической точки зрѣнія, конечно, кажется исполненіемъ справедливости и даетъ призрачные, прекрасные результаты. Можно, пожалуй, процентнымъ отношеніемъ плавающихъ къ неплавающимъ убѣдить некомпетентнаго человѣка и въ томъ, что такая система подготовила массу людей къ службѣ на морѣ. Но мы тратимъ сотни милліоновъ на постройку кораблей не для того, чтобы они служили инструментами для подготовки средняго человѣка, для возведенія бездарностей, выдержавшихъ экзаменъ, на одинъ уровень съ талантами и способностями. Первые всегда будутъ безполезными, тѣми Лазаревскими сундуками, совершившими кругосвѣтное путешествіе, отъ которыхъ никакой броненосный флотъ не выиграетъ, а таланты и живыя морскія души задохнутся въ длинной очереди или убѣгутъ. Еслибы правительства, вообще, при созданіи флотовъ хлопотали только о среднемъ человѣкѣ или, правильнѣе говоря, объ обезличеніи корпуса офицеровъ, то не было бы ни Лазарева, ни Нахимова, и самъ Нельсонъ ушелъ бы на службу султана или ость-индской компаніи. Правда, и теперь, питающіе положительное отвращеніе къ морю, по своему желанію, могутъ

не идти въ море, не стоять на вахтѣ. Но въ оберъ-офицерскихъ чинахъ это равносильно оставленію флота и практикуется рѣже, нежели въ штабъ-офицерскихъ, когда человѣкъ, носящій морской мундиръ, можетъ пристроиться гдѣ-нибудь на сторонѣ, въ таможнѣ, въ рѣчной полиціи, въ пароходномъ обществѣ и т. д.

Однакожъ мысль о выраженіи желанія военно-служащими при исполненіи ихъ долга совмѣстна-ли съ понятіемъ о военной службѣ? Желаете принять клиперъ въ Тихомъ океанѣ? Желаете ѣхать въ Владивостокъ минеромъ, артиллеристомъ и пр. и пр.? И за вопросами слѣдуютъ жребіи и лоттереи. На это возразятъ, что капитановъ и офицеровъ въ военное время назначатъ, не спрашивая желанія, и что отказываться тогда они не будутъ имѣть права. Пожалуй, вѣрно, но будетъ ли толкъ отъ предъявленія требованій къ средѣ, привыкшей къ исполненію долга по желанію, а зачастую и по жребію? Къ сожалѣнію, будущая война только дастъ отвѣтъ на такой вопросъ.

Едва-ли мы ошибемся, если періодическія реформы въ личномъ составѣ офицеровъ, сопряженныя съ потрясеніемъ всѣхъ основныхъ понятій о военно-морской службѣ, припишемъ ненормальной подготовкѣ нашихъ моряковъ въ юности и неестественному положенію морскаго корпуса на Васильевскомъ островѣ. Болѣе сухопутный, нежели морской, разсадникъ даетъ нашему флоту и большой контингентъ моряковъ лишь по формѣ и званію. Такіе моряки аккуратно, день въ день, по очереди исполняютъ урокъ въ оберъ-офицерскихъ чинахъ и по производствѣ въ штабъ-офицеры отказываются или вовсе плавать или только

отъ дальнихъ командировокъ на основаніи предоставленныхъ правъ, продолжаютъ служить, дежурятъ, засѣдаютъ въ коммиссіяхъ, завѣдуютъ катерами, пароходами, цѣлыми флотиліями, мало или ничего общаго съ военнымъ дѣломъ не имѣющими. Но эти офицеры носятъ морской мундиръ, служатъ быть можетъ ревностно, исполняютъ порученія правительства по мѣрѣ силъ и возможности, и съ ними оно не можетъ не считаться, волей или не волей приходится кое-кому изъ нихъ засчитать время пребыванія на блокшивѣ, на озерѣ, на транспортѣ въ гавани, какъ службу въ океанѣ на линейномъ кораблѣ. И вотъ, въ десятки лѣтъ контингентъ такихъ фактично плававшихъ или переименованныхъ по адмиралтейству сухопутныхъ моряковъ, людей вѣроятно прекраснѣйшихъ, увеличится до невозможныхъ размѣровъ, затормозитъ общую линію и долженъ будетъ вызвать новую реформу, или, проще, очистку. Подобныя очистки и происходили въ нашемъ флотѣ періодически, только носили различныя наименованія. Также періодически послѣ реформъ утверждали, что наконецъ оправдались надежды начальства на достиженіе важнѣйшей цѣли: улучшенія качества личнаго состава флота и дѣйствительной годности его къ дѣлу и что существовавшій до того порядокъ вещей былъ отрицаніемъ порядка и правды. Палліативы не помогали и не помогутъ, и весь личный составъ только тогда будетъ стоять на высотѣ своего призванія, когда русскіе моряки будутъ поставлены въ необходимость читать съ юныхъ лѣтъ всю правду предстоящей имъ трудной службы и примириться съ нею или отвернуться навсегда отъ моря своевременно. На Васильевскомъ островѣ этой

правды прочесть нельзя. А между тѣмъ для морской школы мы имѣемъ прекрасное южное море. На берегахъ его наши юные моряки не могли бы уйти отъ той стихіи, которую имъ придется побѣдить. А море, вѣчно открытое, вѣчно прекрасное и заманчивое, такъ интересно, такъ привлекательно, что дѣти, выросшія на немъ, уже никогда не измѣнятъ ему. Противъ такой идеи перенесенія морскаго корпуса на югъ возразятъ, что въ провинціи нельзя найти достаточнаго количества образованныхъ и дѣльныхъ воспитателей и профессоровъ. Однакожъ мы имѣемъ высшія учебныя заведенія не въ однѣхъ столицахъ. Развѣ Дерптъ, Ярославль, Казань имѣютъ предъ Севастополемъ какія-либо особыя преимущества, привлекающія нужныхъ людей для образованія юношества? Прекратятся балы на Васильевскомъ островѣ; но вѣдь это лишитъ только одинъ Петербургъ лишняго развлеченія въ средѣ того кружка, съ которымъ столица имѣетъ наименьшее соприкосновеніе и который всегда былъ чуждъ нашему континентальному обществу, изъ любви къ подражанію въ послѣднее время снабжающему морской корпусъ самымъ безполезнымъ балластомъ, въ лицѣ своихъ избалованныхъ и непривыкшихъ къ лишеніямъ отпрысковъ. Чрезъ самый строгій и неумолимый цензъ должны бы были пройти дѣти еще въ самомъ морскомъ корпусѣ. Не окончившіе курса въ немъ, покинувшіе не въ попадъ навязанное дѣло, они имѣли бы возможность сдѣлаться полезными на другомъ поприщѣ дѣятельности. Для такого ценза самъ морской корпусъ долженъ быть компетентнымъ, долженъ быть въ условіяхъ, облегчающихъ ему столь серьезную задачу, долженъ

быть на морѣ и въ чисто морскихъ рукахъ. „Я боюсь нѣкоторыхъ проектовъ,— писалъ адмиралъ Журьенъ-де-ла-Гровьеръ въ своей прекрасной книгѣ „Флотъ настоящаго времени“,— которые мнѣ кажутся чрезвычайно неблагоразумными. Къ числу этихъ проектовъ, я, не колеблясь, причисляю проектъ, по которому предполагается уничтожить учебный корабль (vaisseau-école), откуда въ теченіе 40 лѣтъ вышли почти всѣ наши офицеры“. Голосъ доблестнаго моряка былъ услышанъ страною, и всѣ французскіе офицеры выпускаются лишь съ учебнаго корабля. Почему же русскіе моряки должны готовиться иначе? Или къ нимъ море благосклоннѣе, или, въ самомъ дѣлѣ, обязанности нашихъ морскихъ офицеровъ состоятъ въ охранѣ Либавы и Одессы на миноноскахъ? Но и къ этого рода службѣ опять же удобнѣе и легче подготовиться на таможенныхъ шкунахъ и лоцманскихъ ботахъ, а не на Васильевскомъ островѣ.

Адмиралъ Джервисъ, какъ извѣстно, вполнѣ раздѣлялъ мнѣніе Донъ-Жуанъ-де-Лангара о дисциплинѣ и убѣжденъ былъ, что она чрезвычайно точно и мѣтко опредѣляется однимъ испанскимъ словомъ: *obediencia*. Да, полное повиновеніе есть необходимое условіе военно-морской службы, и мы знаемъ, что задолго до С.-Винцентинскаго сраженія, Джервисъ упрочилъ себѣ безграничное повиновеніе на своей эскадрѣ. Но слѣдуетъ вспомнить также и то, что между суровымъ адмираломъ и флотомъ не было никого, кто бы вліялъ на личный составъ. Въ 1800 году Джервисъ писалъ адмиралтейству: „если вы позволите себѣ мѣшать столько желчи въ ваши чернила, то вы скоро выгоните изъ службы всѣхъ достойныхъ и благородныхъ

офицеровъ". Первый лордъ адмиралтейства есть только политическій дѣятель, членъ кабинена и господствующей въ данную минуту партіи. Онъ стоитъ во главѣ управленія флотомъ, вѣдаетъ хозяйственную часть, но не онъ вводитъ дисциплину, ибо не ему придется отъ экипажей требовать „obediencia". И въ самомъ дѣлѣ, истинную дисциплину должны и могутъ создать и поддержать только строевые офицеры, никогда не покидавшіе своего флага. Они и только, и исключительно они облечены въ глазахъ флота не наружными аттрибутами власти, но и внутренними, нравственными.

Требуя безпрекословнаго повиновенія отъ всѣхъ, поражая въ самую голову малѣйшее сопротивленіе своей власти, напримѣръ, списывая со своей эскадры на берегъ адмираловъ В. Паркера и Д. Орда, лордъ Джервисъ всегда былъ безукоризненно вѣжливъ со всѣми офицерами и охранялъ ихъ репутацію отъ посторонихъ посягательствъ, придерживаясь правила, что честь офицера то же, что честь женщины, и „довольно ея коснуться, чтобы запятнать". Слова не расходились съ дѣломъ у Джервиса, и ему не пришлось въ посмертныхъ запискахъ своихъ раскаяться въ томъ, что у него не достало, хотя бы однажды, нравственной смѣлости стать на защиту загубленнаго члена морской семьи. Но раскаянія посмертныя, позднія, ничему не помогая, обнаруживаютъ холодно разсчитанную себялюбивую трусость и, кромѣ величайшаго соблазна и угнетенія этой великой семьи, дѣлаютъ дисциплину только наружною и показною. Условія морской службы съискони заставили законъ вручать морскому начальству почти неограниченную и страшную власть на палубѣ. Но страхъ или сознаніе полной и

безкоптрольной зависимости отъ капитана или адмирала еще не есть ручательство благополучнаго внутренняго состоянія корабля, не есть ручательство и всегдашней „obediencia“. Въ исторіи сравнительно молодаго флота нашего бывали примѣры, когда страхъ наказанія туманилъ глаза подчиненныхъ и губилъ безвинныхъ людей—цѣлые экипажи. Напротивъ, мы можемъ привести на память и самые удивительные и трогательные результаты осмысленной дисциплины. Шлюпъ Діани, такъ удачно ускользнувшій съ Саймонсъ-Таунскаго рейда изъ когтей англійскаго адмирала, изъ-подъ охраны цѣлой эскадры, благодаря прекрасной и строжайшей дисциплинѣ, вынесъ голодъ и всевозможныя лишенія на 130 дневномъ переходѣ въ Петропавлоскъ. Новая катастрофа постигла Головнина, попавшаго въ плѣнъ къ японцамъ. Но сколько неимовѣрныхъ усилій, сколько жертвъ принесли Рикордъ и весь экипажъ „Діаны“ для освобожденія своего капитана. А тѣ люди, потерявшіе надежду на освобожденіе, жившіе съ Головнинымъ въ тѣсныхъ японскихъ клѣткахъ, потеряли ли они полнѣйшую почтительность къ личному власти командиру? Мичманъ Муръ, вздумавшій было, въ припадкѣ болѣзненнаго малодушія, въ разсчетѣ на безнаказанность, возмутиться противъ своего бывшаго начальника, потомъ сошолъ съ ума и умеръ съ горя и отъ сознанія своей великой вины. Къ несчастію, этотъ удивительный примѣръ забытъ современниками, и люди, не менѣе Мура погрѣшившіе противъ нравственной дисциплины, даже не сознаютъ теперь своихъ страшныхъ ошибокъ, которыя однако не проходятъ безъ послѣдствій для всего морскаго поколѣнія. А на этомъ сознаніи, не-

доступномъ для назиданія, чрезъ писанные уставы и чрезъ прокуроровъ и зиждется вся военно-морская дисциплина.

Журьенъ-де-ла-Гравьеръ, заканчивая свою книгу „Флотъ настоящаго времени“, такъ обращается къ своимъ собратьямъ по оружію: „бойтесь, чтобы будущее не застало васъ врасплохъ. Не слѣдуйте примѣру тѣхъ евангельскихъ дѣвъ, у которыхъ не хватило масла въ свѣтильникахъ, когда пришелъ женихъ“.

„Бдите, потому что кто знаетъ, когда настанетъ моментъ, когда вамъ скажутъ: „часъ близокъ“. Бдите и тщательно сохраняйте наши великія учрежденія“.

Вполнѣ понятно горячее желаніе доблестнаго французскаго адмирала, посвятившаго всю свою жизнь флоту, видѣть его готовымъ встрѣтить во всеоружіи грозный часъ испытаній. Понятна и любовь строеваго, посѣдѣвшаго на военныхъ палубахъ офицера, къ своимъ традиціоннымъ, уже испытаннымъ учрежденіямъ, сохраненіе которыхъ ручается за успѣхи французскаго флота. Но въ рукахъ Всевышняго судьбы народовъ, и быть можетъ для русскаго флота этотъ *часъ еще ближе*. Ручаются ли однако реформы, измѣнившія самый видъ нашихъ учрежденій, отдѣлившія нашъ реорганизованный флотъ отъ недавняго прошлаго, за такіе же успѣхи? Трудно и невозможно отвѣчать на такой вопросъ, ибо мы, русскіе люди, не похожи ни на одну изъ европейскихъ націй, и еще не было примѣра въ исторіи нашего флота, чтобы какія-нибудь бюрократическія мѣры навлекали неизгладимый позоръ и униженіе славнаго флага. Въ самыя горькія

минуты сознанія длиннаго ряда непоправимыхъ ошибокъ и заблужденій являлись скромные люди, бравшіе на свои сильныя плечи въ конецъ испорченное дѣло, и своею кровью дѣлали его драгоцѣннымъ нашей родинѣ. Но въ мирное, спокойное время слѣдуетъ мыслить не объ искупительныхъ примѣрахъ лихости и самопожертвованія, а о пользѣ государственной, для который царь и наша великая родина готовятъ вооруженныя морскія силы. Не коренными реформами, заимствованными отъ запада, не преобразованіями, періодически потрясающими всѣ наши морскія традиціи, русскій флотъ сдѣлается второю правоспособною и могучею вооруженною рукою, а лишь тогда, когда всѣ государственные люди уяснятъ себѣ его неоспоримую необходимость для блага и всесторонняго развитія родины, давно нуждающейся въ полномъ обладаніи всѣми морями съ помощію торговаго мореходства, когда все русское общество проникнется убѣжденіемъ, что флотъ не есть „прихоть и учрежденіе, не вызываемое потребностями государства“ и когда сами русскіе моряки увѣруютъ въ свое высокое самостоятельное призваніе, начертанное твердою рукою безсмертнаго преобразователя Россіи.

IV.

Еще въ половинѣ текущаго столѣтія матеріальная часть морскихъ воруженныхъ силъ стояла въ полной зависимости отъ большаго или меньшаго ассигнованія казенныхъ денегъ. Корабли, какъ извѣстно, строились изъ лѣса, пушки отливались изъ чугуна, а пеньковые

и парусиные заводы снабжали флоты даровымъ двигателемъ. Россія въ недавнее, но навсегда уже минувшее время стояла въ наилучшихъ условіяхъ въ развитіи своихъ морскихъ силъ, и правительству стоило только опредѣлить желаемое количество линейныхъ кораблей, чтобы чрезъ 5—6 лѣтъ они дѣйствительно появились на ближайшихъ моряхъ. Въ долгій періодъ времени отъ Петра I до конца царствованія Императора Николая I и выростали эскадры на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, свидѣтельствуя прежде всего о взглядахъ верховной власти на важное значеніе этихъ морей для Россіи и на твердое желаніе обладать ими. Паръ, желѣзо и каменный уголь измѣнили всѣ такія благопріятныя условія и поставили совершенно иныя, новыя, съ которыми необходимо строго считаться. Въ наши дни никакая держава и никакая твердая воля не могутъ мечтать не только о могуществѣ на моряхъ, но даже о прибрежной оборонѣ, если не сдѣланы всѣ усилія для развитія внутри страны знаній техники и обширныхъ спеціализированныхъ заводовъ, необходимыхъ для удовлетворенія многоразличныхъ требованій современнаго кораблестроенія. Твердая воля и золото конечно могутъ создать довольно быстро корабли, считающіеся въ данную минуту сильными и неуязвимыми, могутъ купить для нихъ прекраснѣйшіе механизмы, новѣйшія средства защиты и нападенія, броню и т. д. Но человѣческій геній безграниченъ на изобрѣтательномъ поприщѣ, и все, что куплено и привезено изъ далека, а не создалось самостоятельно, на собственной почвѣ послѣ настойчивыхъ и систематическихъ усилій, не вполнѣ соотвѣтствуетъ спеціальнымъ нуждамъ, присущимъ каждому государству, обращается

быстро въ неисправимый анахронизмъ, отягощающій безполезно государственный бюджетъ и не обѣщающій оправдать тѣхъ надеждъ, которыя влагаются при созданіи флота. Эта вооруженная рука, питающаяся чужими соками, въ критическую минуту самымъ естественнымъ образомъ можетъ и даже должна оказаться безсильною.

Dis moi qui tu hante et je te dirai qui tu es, говорятъ французы. Эту пословицу по отношенію къ флоту можно съ удобствомъ перефразировать такъ: скажи мнѣ, въ какомъ состояніи у тебя сталедѣлательные и машиностроительные заводы, и я отвѣчу тебѣ, какой флотъ у тебя есть и можетъ быть.

Исторія, этотъ неподкупный и вѣрный истолкователь всѣхъ событій, какъ нельзя лучше подтверждаетъ подобную перефразировку всѣмъ извѣстной поговорки. Обращаясь къ этой исторіи, мы можемъ утверждать, что ничто такъ не угнетаетъ моральнаго состоянія личнаго состава флота, какъ сознаніе отсталости или непригодности плавучихъ средствъ, на которыхъ приходится мѣряться силами съ непріятелемъ. Безспорно храбрые и доблестные люди не разъ поддавались паникѣ и увлекали другихъ въ рѣшительную минуту, ослѣпленные техническими преимуществами непріятельскихъ кораблей. За примѣрами далеко ходить не надобно. Извѣстный англійскій историкъ Крымской войны, Кинглекъ, союзную экспедицію, сокрушившую Севастополь, назвалъ *авантюрою* [1]), потому что она удалась, по мнѣнію историка, случайно. И въ самомъ дѣлѣ, развѣ возможно было бы,

[1]) Invasion of the Crimea, томъ III, стр. 173.

вопреки самой первоначальной азбукѣ стратегіи, ввести въ Черное море армаду транспортовъ, загруженныхъ войсками, артиллеріею и прочими воинскими грузами до сѣна включительно, подъ прикрытіемъ лишь десяти кораблей, изъ которыхъ только два было винтовыхъ, въ то время, какъ въ Севастополѣ стояла въ полной боевой готовности эскадра изъ 14 прекраснѣйшихъ кораблей и 7 фрегатовъ [1]), съ испытанными экипажами, покрытыми лаврами еще свѣжей въ ихъ памяти и славной Синопской побѣды? Но непріятель рискнулъ, поступилъ вопреки здраваго смысла и стратегіи, и кажущееся легкомысліе увѣнчалось полнымъ успѣхомъ.

Чтобы объяснить себѣ все это, необходимо перенестись къ сентябрьскимъ событіямъ 1854 года. Утромъ 9 сентября [2]), Корниловъ собралъ на совѣтъ флагмановъ и капитановъ. Онъ объявилъ имъ, что непріятель легко можетъ занять Бельбекскія высоты и, дѣйствуя съ нихъ по кораблямъ Севастопольской эскадры, заставитъ ее сдаться въ плѣнъ или погибнуть. Поэтому Корниловъ предложилъ выйти въ море и атаковать враговъ, столпившихся у Лукулла. „При счастіи—говорилъ Корниловъ, — можно бы было разметать непріятельскую армаду и тѣмъ лишить высадившуюся армію продовольствія и подкрѣпленій.

Безмолвно приняли флагманы и капитаны предложеніе адмирала, которому давно привыкли повино-

---

[1]) Матеріалы для исторіи обороны Севастополя, А. Жандръ, стр. 180.

[2]) Матеріалы для исторіи Севастополя, А. Жандръ, стр. 196, 197 и 198.

ваться. Только нѣкоторые отдѣльные голоса выразили свое согласіе, а большинство обдумывало другой проектъ—*затопленіе входа* на рейдъ тѣми кораблями, которые громили 18 ноября Синопъ, которые носили флаги Корнилова и Нахимова. Капитанъ 1 ранга Зорипъ первый высказалъ такую необходимость, и громкій говоръ смѣнилъ безмолвіе. Корниловъ увидѣлъ, что большинство одобряетъ проектъ Зорина, но отдалъ приказаніе готовиться къ выходу.

Князь Меншиковъ сталъ также на сторону проекта затопленія, потому что всѣ шансы нашего успѣха зависѣли отъ *вѣтра*, а непріятель въ помощь къ нему имѣлъ еще и *паръ*. И такъ побѣда досталась *машинисту* и *технику*. Эта кровавая, очень дорогая надъ нами побѣда, лишившая насъ цѣлаго флота, обездолившая надолго все Крымское побережье, была куплена и выиграна нѣсколькими винтовыми кораблями, построенными своевременно, въ предвидѣніи нуждъ и событій.

Самое поверхностное знакомство съ производительными силами морскихъ державъ Европы убѣждаетъ насъ, что онѣ хотя въ мирное время и сооружаютъ свои флоты по мѣрѣ ассигнованія денегъ, но имѣютъ легкую возможность удесятерить свои производства въ случаѣ надобности, не безъ основанія предвидя такую надобность. Флоты Англіи, Франціи, Германіи, даже Италіи, мы должны подсчитывать не въ тѣхъ количествахъ и составахъ, въ которыхъ они записены въ таблицы лорда Брассея, а въ тѣхъ, въ которыхъ могутъ дѣйствительно явиться чрезъ болѣе или менѣе короткій промежутокъ времени при общемъ напряженіи силъ, когда подымется великая народная распря

и когда рѣшеніе спора на морѣ предоставлено будетъ эскадрамъ и ихъ корабельнымъ таранамъ, пушкамъ и минамъ.

Существуетъ довольно основательное мнѣніе, что разъ потерянный современный флотъ уже не можетъ быть въ ту же войну созданъ вновь. Противъ этого врядъ-ли кто-нибудь будетъ спорить. Однако же, во всѣ морскія войны, утопленныхъ кораблей было менѣе потерпѣвшихъ различныя аваріи. Морскія нужды могутъ во время самой войны потребовать вооруженія всѣхъ устарѣвшихъ, сданныхъ къ порту кораблей, сооруженія легкихъ крейсеровъ, миноносцевъ и посыльныхъ быстроходныхъ судовъ. Наконецъ, плавающія эскадры потребуютъ значительнаго ремонта. На самыхъ серьезныхъ и практическихъ маневрахъ — англійскихъ — опредѣлилось вполнѣ точно, что почти $^1/_5$ маневрировавшихъ судовъ постоянно исправлялась. Чего же можно ожидать въ военное время послѣ нѣсколькихъ столкновеній?

Было бы слишкомъ утомительнымъ для читателя и почти непосильнымъ трудомъ для автора перечислять всѣ тѣ производительныя силы Великобританіи, на которыя она можетъ всегда разсчитывать при экстренной надобности въ постройкѣ, ремонтѣ и обновленіи флота. Мы ограничимся только указаніемъ на нѣкоторые достовѣрные факты изъ промышленной жизни этой страны.

Безчисленныя верфи Великобританіи снабжаютъ весь свѣтъ лучшими пловучими средствами военнаго и коммерческаго характера и ежегодно могутъ безъ особаго напряженія силъ спустить на воду милліонъ тоннъ водоизмѣщенія.

Въ то время, какъ на послѣдней Парижской выставкѣ любознательные путешественники удивлялись сооруженію Эйфеля, англичане соединили стальнымъ мостомъ берега широкаго устья рѣки Фортсъ. Это единственное въ своемъ родѣ чудо современнаго искусства обошлось въ 35 милліоновъ рублей, сокративъ путешествіе между Эбердиномъ и Эдинбургомъ лишь на 30 минутъ. Глядя на этотъ мостъ, приходится удивляться не баснословной цѣнности его, не смѣлой предпріимчивости желѣзнодорожной компаніи, конкуррирующей съ другою, почти параллельною и не останавливающейся ни предъ какими расходами для удобствъ пассажировъ, а геніальной изобрѣтательности, обиліи техниковъ и колоссальной производительности сталедѣлательныхъ заводовъ Англіи. Мостъ подвѣшенъ на шести горизонтальныхъ башняхъ Эйфеля и на него употреблено одной стали $3^1/_2$ милліона пудовъ.

Чтобы это количество металла читатель могъ представить себѣ наглядне, достаточно сказать, что одни стальные листы, вошедшіе въ цилиндрическія части моста, будучи положены въ одну линію, запяли бы 77 верстъ въ длину. Заклепокъ на этотъ мостъ употреблено, было 8 милліоновъ штукъ. Первый листъ былъ заклепанъ на мѣстѣ въ октябрѣ 1885 года, а въ концѣ 1889 года гигантское сооруженіе было окончено, и ѣзда по немъ открыта.

На заводѣ Армстронга въ Эльсвикѣ на Тайнѣ ежедневно работаетъ $16^1/_2$ тысячъ человѣкъ. А что такое самъ Эльсвикъ? Это семидесятитысячное населеніе, вполнѣ живущее заводами Армстронга и составляющее цѣлый городъ со своими церквами, школами, библіотеками, литературными и художественными круж-

ками, громаднымъ страховымъ фондомъ, прекраснѣйшею больничною организаціею, яхтъ-клубомъ и цѣлымъ корпусомъ артиллеристовъ-волонтеровъ. Представители всѣхъ націй, наблюдающіе за исполненіемъ заказовъ своихъ правительствъ—кораблей и пушекъ, проживаютъ и толпятся въ Эльсвикѣ изо дня въ день, ожидая пріема въ кабинетѣ Армстронга, сдѣлавшаго пэромъ Англіи за свои техническіе успѣхи. Многіе, впрочемъ, обвиняютъ Эльсвикъ въ томъ, что онъ снабжаетъ пушками и броненосцами всѣхъ безъ разбора, и что нѣкоторые заказчики въ одинъ прекрасный день могутъ явиться безпощадными врагами Англіи и противъ нея же употребятъ британскіе фабрикаты. Однакожъ такое соображеніе падаетъ предъ другимъ. Армстронгъ возражаетъ, что на иностранныхъ заказахъ и золотѣ воспитываются и обучаются цѣлыя поколѣнія его рабочихъ и техниковъ, расширяется и совершенствуется весь заводъ, который въ критическую минуту со всѣми своими колоссальными *средствами* отдастся въ руки правительства.

Но недостаточно работать много, надобно работать хорошо и скоро. Въ какой степени и этого достигла Англія, можно судить по слѣдующимъ примѣрамъ, выбраннымъ изъ тысячи аналогичныхъ. Механизмы парохода „Khio“ тройнаго расширенія съ цилиндрами въ 22—37 и 61 дюймовъ были установлены, опробованы и дали прекрасные результаты послѣ $3^3/_4$ рабочихъ дня надъ ними. Для доставленія путешественниковъ съ наибольшею быстротою изъ Лондона въ Парижъ въ 1888 г. былъ построенъ пароходъ „Викторія“. Онъ имѣетъ 325 футъ въ длину, 38 футъ въ ширину и механизмы, развивающіе 7,000 индикатор-

ныхъ силъ. Скорость хода этого парохода равняется $21^3/_4$ узламъ или 38 верстамъ. Благодаря этой быстротѣ, морской переходъ между Кале и Дувромъ теперь совершается въ 54 минуты. То же разстояніе на пароходахъ, плавающихъ по самой живой линіи, Петербургъ—Кронштадтъ, удалось бы совершить только въ $2^1/_2$ часа. Этотъ „Дувръ-Кале“ со всѣми своими механизмами былъ проектированъ, построенъ, собранъ и опробованъ послѣ 85 рабочихъ дней. Теперь уже не трудно заключить, что двѣ или три дюжины минныхъ крейсеровъ типа „Лейтенантъ-Ильинъ“ и сотни миноносцевъ Англія построитъ и вышлетъ въ море черезъ мѣсяцъ или менѣе съ момента рѣшенія вопроса о необходимости такого типа судовъ для самой страны или нуждъ ея союзника.

Колоссальная производительность судостроительныхъ и механическихъ заводовъ Англіи объясняется главнымъ образомъ спеціализаціею этихъ заводовъ. Невзрачные, въ нѣсколько десятковъ погонныхъ сажепъ береговой полосы, верфи р. Тайнъ, раскинутыя на протяженіи почти 15 верстъ, ничто иное, какъ сборочныя мастерскія, получающія всѣ крупныя и мелкія детали и принадлежности судовъ съ близъ лежащихъ фабрикъ и заводовъ, занимающихся въ свою очередь какою-либо отдѣльною отраслью техники. Благодаря этимъ благопріятнымъ условіямъ, одна изъ такихъ верфей исполняетъ одновременно милліонные заказы нашего Добровольнаго флота, Русскаго общества пароходства и торговли и Бразильскаго военнаго флота. Благодаря тому же, Томсонъ, на Клайдѣ, въ Глазго, строитъ по четыре броненосца для британскаго и японскаго правительствъ и, рядомъ съ ги-

гаптомъ въ 14 тысячъ тоннъ, склепываетъ и отправляетъ въ море нѣсколько коммерческихъ пароходовъ менѣе нежели въ десять мѣсяцевъ.

Бюджетъ французскаго флота прошлаго года (1891) равняется 8.300,000 фунтамъ стерлинговъ, т.-е. онъ ровно вдвое болѣе нашего. И однакожъ Франція всѣ свои военные корабли строитъ и снаряжаетъ у себя. Ея пароходныя компаніи обходятся собственными работами, а судостроительныя верфи въ Руанѣ, въ Аржантейлѣ или въ Тулонскомъ заливѣ принимаютъ значительные заказы для многихъ иностранныхъ государствъ, а въ томъ числѣ и для Россіи. Почти весь греческій военный флотъ построенъ въ La Seyn'ѣ, а нашъ крейсеръ „Адмиралъ-Корниловъ“ пришелъ съ Луары.

Во Франціи также прекрасно поняли цѣну быстроты исполненія различныхъ сложныхъ работъ кораблестроенія, и морское министерство республики нашло цѣлесообразнымъ ввести преміи за *упрежденіе* контрактныхъ сроковъ постройки военныхъ судовъ частными судостроителями, на подобіе того, какъ платили преміи за развитіе механизмами большаго числа индикаторныхъ силъ. Нѣтъ сомнѣнія, что такая разумная мѣра принесетъ свои плоды, и всегда благодѣтельная конкурренція между заводчиками, соединенная съ надеждою обогащенія, ускоритъ военное судостроеніе во Франціи.

Первые броненосцы и миноносцы Германіи были заказаны въ Англіи и Франціи. Не прошло и двадцати лѣтъ послѣ прибытія въ Киль панцырнаго Friedrich-Karl'a изъ La Seyn'a, какъ германскій парламентъ, ассигновывая экстраординарную сумму въ 50 милліоновъ рублей на флотъ, поставилъ непре-

мѣпнымъ условіемъ произвести все судостроеніе внутри страны.

Намъ, русскимъ, съ завистью приходится сказать, что парламентъ былъ правъ въ своей оговоркѣ, такъ какъ Германія уже обладаетъ болѣе нежели достаточными производительными средствами и техниками. Заводъ Шихау на Эльбингѣ избралъ своею спеціальностью постройку минопосныхъ судовъ, съ честью конкуррируетъ съ Ярроу и Торнкрофтомъ и кромѣ казенныхъ работъ исполняетъ множество заказовъ и для другихъ государствъ: Турціи, Китая и Россіи. Минопосцы этой германской постройки подъ именами „Або“, „Виндава“ и „Либава“ плаваютъ въ составѣ нашего балтійскаго флота, а „Ялта“, „Репи“, „Кодоръ“, „Новороссійскъ“, „Чардакъ“, „Килія“, „Анакрія“, „Адлеръ“ и минный крейсеръ „Казарскій“— въ Черномъ морѣ. Заводъ Шихау, добросовѣстно исполняя для иностранцевъ подобныя работы, считаетъ ихъ выгодными для себя заказами, расширяющими кругъ дѣятельности и практику, воспитывающими мастеровъ и рабочихъ. Мы, на нашемъ бюрократически-отчетномъ языкѣ, утверждаемъ, что до сихъ поръ продолжающійся заказъ миноносцевъ для нашего флота на Эльбингѣ, въ Англіи и во Франціи, дѣлается *съ цѣлью лишь пріобрѣтенія усовершенствованныхъ тамъ въ самое послѣднее время образцовъ, которые и воспроизведутся у насъ по должномъ ихъ испытаніи.* Но пока заказы наши исполняются заграницею, пока они испытываются, усовершенствованія на Западѣ идутъ своимъ порядкомъ и безостановочно. Еслибы свѣтская *дама*, выписывающая себѣ изъ Парижа модныя платья на бальный сезонъ, взду-

мала увѣрять кого-нибудь, что все ею полученное послужитъ образцомъ на слѣдующій годъ, то конечно такія увѣренія надобно бы было принять какъ пустую фразу,— моды мѣняются вмѣстѣ съ сезонами.

Заводъ „Вулканъ“, еще въ семидесятыхъ годахъ очень незначительный, выдѣлывалъ только локомотивы и небольшія пароходныя машины. Въ 1878 году ему данъ былъ заказъ броненосца въ 8 тысячъ тоннъ съ механизмомъ въ 6,000 силъ. Этотъ броненосецъ германскому морскому министерству обошелся несравненно дороже построенныхъ въ Англіи и Франціи. Но получивъ казенный заказъ и продолжая еще выдѣлку локомотивовъ, „Вулканъ“ расширилъ и улучшилъ свои мастерскія, затративъ на это до трехъ милліоновъ марокъ, и употребилъ всѣ мѣры къ пониженію стоимости самаго производства до такихъ цѣнъ, которыя бы позволили конкуррировать съ лучшими англійскими судостроительными заводами не только въ постройкѣ военныхъ судовъ, но и коммерческаго судостроенія. Конечно, главнымъ двигателемъ всѣхъ этихъ денежныхъ затратъ и мѣропріятій была твердая рѣшимость германскаго правительства не обращаться съ заказами ни къ какимъ заграничнымъ заводамъ.

Результатомъ такого прекраснаго направленія для „Вулкана“ было то, что уже въ восьмидесятыхъ годахъ онъ получилъ заказъ броненосцевъ для Китая. Труднѣе было бороться германскому „Вулкану“ съ лучшими судостроителями Глазго, гдѣ конкурренція шотландцевъ съ англичанами Ливерпуля довела технику производства механизмовъ и кораблестроенія до полнаго совершенства и гдѣ ежегодно строются громаднѣйшіе трансатлантическіе пароходы съ сильнѣй-

шими машинами. Однакожъ „Вулканъ“ окрѣпъ настолько, что рѣшился и на такую борьбу. Первый заказъ двухъ океанскихъ пароходовъ съ механизмами по 14,000 силъ и съ ходомъ 19 узловъ для Сѣверо-Германскаго Ллойда, несмотря на болѣе низкія цѣны „Вулкана“ по сравненію съ цѣнами прежняго присяжнаго поставщика, компаніи Эльдера въ Глазго, былъ сданъ заводу только послѣ того, какъ нѣсколько банкирскихъ домовъ, включая и Блейхредера, взяли на себя матеріальную гарантію въ томъ, что всѣ условія и требованія заказчиковъ будутъ точно исполнены. Не успѣлъ „Вулканъ“ построить эти два парохода, какъ получилъ заказъ еще большаго „Augusta-Victoria“ для Гамбургскаго Общества, въ 11 тысячъ тоннъ, съ ходомъ $19^1/_2$ узловъ.

Въ апрѣлѣ прошлаго (1891) г. заводомъ былъ сданъ Гамбургской компаніи еще новый пароходъ „Князь Бисмаркъ“, длиною въ 502 фута, шириною 58 футъ, водоизмѣщеніемъ 12,000 тоннъ, съ двухъ-винтовыми механизмами, на шести часовой пробѣ развившими 16,000 силъ и давшими болѣе 21 узла хода. Такъ въ 13—14 лѣтъ въ Германіи выросъ лучшій въ свѣтѣ судостроительный и машиностроительный заводъ, конкуррирующій теперь съ англійскими даже въ стоимости выдѣлки большихъ механизмовъ.

Англія, Франція и Германія въ своихъ заводахъ, верфяхъ и стапеляхъ, въ адмиралтействахъ, докахъ и коммерческихъ пароходахъ справедливо усматриваютъ тѣ средства и силы, которыя явятся на помощь правительствамъ въ минуту опасности и надобности. Въ списки мобилизаціи у этихъ державъ входятъ всѣ названныя учрежденія, необходимыя для флота и дѣй-

ствительно способныя чрезмѣрно увеличить, быстро ремонтировать, а быть можетъ, и пересоздать въ очень короткій срокъ морскія вооруженныя силы. По этому-то самому, говоря о флотахъ первостепенныхъ морскихъ державъ, сравнивая ихъ съ нашимъ, мы не можемъ ограничиваться только подсчетомъ готовыхъ и плавающихъ военныхъ кораблей, а обязаны принять во вниманіе всѣ техническія и промышленныя силы, которыя будутъ направлены только на увеличеніе средствъ защиты и нападенія. Мы должны посмотрѣть правдѣ прямо въ глаза и сознаться: можемъ ли мы, если борьба затянется, ограничивалсь своими заводами и умѣньемъ, по крайней мѣрѣ сохранить всѣ качества нашихъ новѣйшихъ броненосцевъ; не постигнетъли ихъ такая же участь, какая постигаетъ тропическія растенія въ оранжереяхъ съ прекращеніемъ топлива? Наконецъ, стремимся-ли мы культивировать эти растенія такъ, чтобы они развивались свободно и безъ помощи оранжерей и топлива, т.-е. идутъ-ли наши кораблестроеніе и машиностроеніе по тому прямому и желательному пути, который ведетъ нашъ военный флотъ къ освобожденію отъ прямой зависимости отъ политическихъ случайностей и отъ благорасположенія той или другой промышленной державы западной Европы?

V.

Чтобы отвѣтить на предыдущіе вопросы, надобно ознакомиться съ нашими производительными и техническими средствами для сооруженія и вооруженія судовъ нашего флота. Объ этихъ средствахъ вѣрнѣе

всего можно судить по результатамъ, т.-е. по качеству и количеству произведенной работы.

Съ перваго взгляда на нашъ флотъ, быстро увеличивавшійся въ послѣдніе десять лѣтъ и обогатившійся прекрасными кораблями, человѣку, не посвященному въ подробности судо- и машиностроенія и любующемуся какимъ-нибудь великолѣпнымъ крейсеромъ или грознымъ броненосцемъ, должно представляться, что современное израсходованіе ежегодно ассигнуемыхъ милліоновъ на морскія сооруженія не только производительно и дѣлаетъ Россію могущественною на моряхъ, но и ручается за то, что, въ случаѣ чрезвычайнаго напряженія всѣхъ силъ имперіи, матеріальная часть флота можетъ увеличиться пропорціонально увеличенію морскаго бюджета.

Исторія минувшаго научаетъ насъ, что военное время рождаетъ всегда новыя и непредвидѣнныя нужды. Такъ въ Крымскую войну намъ пришлось построить винтовыя капоперки для Балтики и паровые клипера въ Архангельскѣ для крейсерскихъ цѣлей, а въ дни Плевны и Берлинскаго конгресса—цѣлую сотню миноносокъ.

Понятно, что чѣмъ болѣе какой-либо военный флотъ готовъ къ боевому испытанію, чѣмъ менѣе онъ встрѣтитъ препятствій для исполненія требованій своего отечества, тѣмъ такой флотъ долженъ считаться совершеннѣе. Въ мирное и спокойное время къ такому совершенству или идеальному состоянію морскихъ вооруженныхъ силъ и должно стремиться морское министерство, облеченное довѣріемъ и властью и снабженное милліонами.

Россія, безъ сомнѣнія, слишкомъ сильное, крѣпкое

и здоровое государство, и не можетъ страшиться не только за свою полнѣйшую независимость, но даже за какое-нибудь серьезное униженіе въ случаѣ столкновенія съ какою бы то ни было коалиціею. Однакожъ, такая увѣренность въ силѣ и могуществѣ ни самому правительству и ни одному русскому человѣку не даетъ права мечтать о развооруженіи, о превращеніи пушекъ и ружей въ косы, серпы или плуги.

Si vis pacem, para bellum, и въ самомъ желаніи честнаго и почетнаго мира, необходимаго и драгоцѣннаго для развитія внутренней жизни и благосостоянія нашей громадной имперіи, не нуждающейся ни въ одной пяди чужой территоріи, не движимой изъ чувства самосохраненія ни къ какимъ захватамъ, лежитъ причина ежегодной затраты трехъ-сотъ милліоновъ на содержаніе арміи и флотовъ въ должномъ порядкѣ.

Никому не возбраняется проповѣдывать вѣчный миръ и всеобщее развооруженіе. Но пока не открыто никакого средства, которое уравновѣсило бы силу и заставило уважать приговоръ мудрецовъ въ моментъ возникновенія международной распри, было бы безуміемъ затрудняться въ ассигнованіи и еще несравненно большей суммы на вооруженныя силы, еслибы обстоятельства того потребовали даже и среди глубокаго мира. Если государство живетъ и ростетъ, то все хорошо дѣлается въ немъ, что̀ дѣлается въ предвидѣніи правильнаго роста, котораго не остановить, ни даже чрезмѣрно замедлить нельзя.

Существуютъ націи, которыя уже не ростутъ болѣе, а только живутъ, пользуясь всѣми благами цивилизаціи и техники. Россія ростетъ, и намъ не дано ви-

дѣть ни конца этого роста, ни границы, въ которыя самый естественный ходъ исторіи, а не война, вмѣстить наше великое отечество, если оно въ критическія минуты не окажется слабѣе и позади другихъ націй по всѣмъ отраслямъ боевого вооруженія. Но пропущенные историческіе моменты придется возстанавливать, и то, что̀ легко могло бы быть въ свое время сдѣлано, лишь только опираясь на силу и не обнажая меча, придется добывать кровью и великими пожертвованіями. Телеграфы, желѣзныя дороги, почти поголовная грамотность, общая воинская повинность и т. д.—все указываетъ на то, что младенческій періодъ нашей великой страны миновалъ безвозвратно и что между прочими отжившими мыслями мысль закидать враговъ шапками, вздуть ихъ голыми кулаками или дубьемъ, или *купить оружіе за деньги*,—дѣтская, незрѣлая мысль. Несмотря на все свое естественное могущество, Россія не менѣе всякой другой европейской державы для мирнаго своего роста нуждается во всѣхъ новѣйшихъ изобрѣтеніяхъ техники, примѣняемыхъ спеціально къ военнымъ цѣлямъ. Но всякое самое превосходнѣйшее и новѣйшее оружіе, выдѣланное за границею и привезенное издалека, грозитъ обратиться въ дубье, оставить армію и флотъ съ голыми кулаками въ самую критическую минуту. Война можетъ затянуться, арсеналы изсякнутъ, и самое оружіе слегка или существенно измѣнится. Для той націи, которая выдѣлываетъ такое оружіе не только для себя, но и для другихъ націй, измѣненія возможно будетъ произвести въ самый періодъ войны, а арсеналы пополнить.

Вотъ причины и соображенія, заставившія наше

военное министерство въ свое время создать въ Россіи заводы для выдѣлки бердапокъ, бездымнаго пороха и магазиновъ. По тѣмъ же соображеніямъ итальянское правительство гарантировало всѣ расходы Армстронга, простиравшіеся до 16 милліоновъ рублей, по устройству въ Терпу, близъ Неаполя, завода для выдѣлки орудій и другихъ потребностей вооруженія. А казалось бы, чего проще, и пожалуй дешевле, все потребное купить на мѣстѣ первоначальнаго изобрѣтенія и производства.

Нужды нашего флота гораздо сложнѣе и настоятельнѣе, и самъ онъ въ неоплатномъ долгу предъ Россіею. Припоминая всю исторію его со славныхъ дней Екатерины II, мы можемъ утвердительно и безошибочно сказать, что ему слѣдуетъ болѣе всего опасаться снова объявиться позади европейскихъ флотовъ и, ссылаясь на свою техническую немощь или неподготовленность, пережить и будущую войну безъ прямого участія въ ней въ полномъ своемъ составѣ, на ближнихъ и дальнихъ моряхъ. Самая большая катастрофа, потеря морского сраженія, храбро и отважно принятаго и веденнаго, доказала бы только второстепенные недостатки, объяснялась бы несчастными стеченіями обстоятельствъ, недостаточнымъ количествомъ боевыхъ единицъ и т. д.

Но пассивное участіе флота въ войнѣ, бездѣятельность нашихъ эскадръ, съ такими усиліями и пожертвованіями созданныхъ, убѣдитъ окончательно и безповоротно русское общество, мало интересующееся своимъ флотомъ и вполнѣ къ нему равнодушное, въ дѣйствительной безполезности морскихъ вооруженныхъ силъ, лишитъ Россію надолго господства надъ моремъ,

заставитъ ее дорого и громадн҃йшими пожертвованіями купить его впослѣдствіи, ибо безъ такого господства нельзя достигнуть полнаго и всесторонняго развитія и благоденствія. Никто, конечно, не станетъ оспаривать, что флотъ есть страшное и опасное оружіе нападенія и защиты. Однакожъ изъ двухсотъ-лѣтней жизни нашего флота мы знаемъ и то, что онъ страшенъ не во всякихъ рукахъ и не во всѣхъ видахъ и состояніяхъ.

На счетъ этихъ рукъ, т.-е. личнаго состава нашего флота, мы высказались насколько было возможно въ предыдущихъ письмахъ. Конечно, многое осталось недоговоренным҃ъ, даже вовсе не затронутымъ. Но на все — свое время, и настоящее письмо посвящается матеріальной части флота.

Для того, чтобы оставаться на почвѣ фактовъ, а не быть голословными, приведемъ все построенное морскимъ министерствомъ съ 1882 года, т.-е. со времени увеличенія бюджета на флотъ до 40 и 45 милліоновъ рублей.

При этомъ оговоримся, что десятки и единицы тонн҃ъ и индикаторныхъ силъ и сотни рублей для большаго удобства изложенія мы отбрасываемъ. Выводы не теряютъ своей точности отъ подобнаго сокращенія.

Съ 1882 г. мы построили и заложили:

№	Имена кораблей.	Водоизмѣщеніе.	Мѣсто постройки.	Число индикаторныхъ силъ.	Мѣсто постройки механизмовъ.	Стоимость машинъ, артиллеріи и жилымъ вооруженіемъ.
	Балтійскій флотъ.					
	Блиндированные крейсеры.					
1	Адмиралъ Нахимовъ .	7700	Балтійскій заводъ.	8000	Балтійскій заводъ.	6460000
2	Владиміръ Мономахъ.	5700		7000		3800000
3	Память Азова	6000		8500		4985000
4	Рюрикъ	10600		13200		7288000
5	Дмитрій Донской . . .	5800	Спб. Адмиралтейство.	7000		4000000
	Неблиндированные крейсеры.					
6	Адмиралъ Корниловъ .	5000	Франція.	6000	Франція.	3980000
7	Рында	2900	Франко-русск. зав. на Невѣ.	3600	Франко-русскій заводъ.	2540000
8	Витязь	2900		3600		2540000
	Броненосные корабли.					
9	Императоръ Александръ II . . .	8400	Спб. Адмиралтейство.	8500	Балтійскій заводъ.	8034000
10	Гангутъ	6500		6000		6830000
11	Императоръ Николай I	8400	Франко-русск. зав. на Невѣ.	8500	Франко-русскій заводъ.	7877000
12	Наваринъ	9400		9000		8077000
	Блиндированные канонерки.					
13	Грозящій	1400	Спб. Адмиралтейство.	2000	Франко-русск.	1360000
14	Гремящій	1400		2000	Англія.	1360000
15	Отважный	1400	Балтійск. зав.	2000	Невскій зав.	1360000
	Лодки.					
16	Бобръ	900	Або.	1000	Або.	867000
17	Кореецъ. Сибирской флотиліи . .	1200	Швеція.	2000	Швеція.	870000
18	Сивучъ.	900		1000		709000

№	Имена кораблей.	Водоизмѣщ'е.	Мѣсто постройки.	Число индикаторныхъ силъ.	Мѣсто постройки механизмовъ.	Стоимость съ машинами, артиллеріею и минными вооруженіями.
19	Манджуръ.	1200	Данія.	2000	Данія.	905000
20	Алеутъ (минный транспортъ	800	Норвегія.	700	Норвегія.	241000
21	Лейтенантъ Ильинъ (м. крейсеръ)	600	Балтійск. зав.	3500	Англія.	1079000
22	Силачъ (пароходъ) . .	700	Швеція.	1200	Швеція.	—
23	Бугъ (минные . . .	1300		1400		—
24	Дунай (транспорты .	1300		1400		—
25	Полярная звѣзда (Имп. яхта)	3400	Балтійск. зав.	5800	Балтійск. зав.	3185000
	Черноморскій флотъ.					
	Броненосные корабли.					
26	Императрица Екатерина II	10100	Николаевское Адмиралтейство.	9000	Балтійскій заводъ.	10040000
27	Двѣнадцать Апостоловъ.	8000		8500		7503000
28	Георгій Побѣдоносецъ.	10200	Русское Общ. П. и Т. въ Севастополѣ.	10500	Англія.	9001000
29	Синопъ	10100		12600		10030000
30	Чесма	10100		9000	Бельгія.	10428000
	Лодки.					
31	Черноморецъ.	1200	Николаевское Адмиралтейство.	1500	Англія.	1057000
32	Донецъ	1200		1500		1057000
33	Запорожецъ	1200		1500		1057000
34	Уралецъ.	1200	Русское Общ. П. и Т. въ Севастополѣ.	1500	Швеція.	1057000
35	Кубанецъ	1200		1500		1057000
36	Терецъ	1200		1500		1057000
	Минные крейсеры.					
37	Капитанъ Сакенъ. . .	600	Николаевское Ад-во.	3500	Балтійскій заводъ.	1045000
38	Казарскій	400	Германія.	3500	Германія.	488000
	Итого. . .	151100 тоннъ.		180500 индикаторныхъ силъ.		

Изъ приведенной таблицы видно, что изъ 151,100 тонн водоизмѣщенія мы построили заграницею только 13,600 или 9%. Постройка стальныхъ кузововъ въ количествѣ 137,500 тоннъ водоизмѣщенія въ довольно большой промежутокъ времени не представляетъ особенныхъ затрудненій и еще ничего не говоритъ о техническихъ и производительныхъ средствахъ Россіи. Однакожъ усиленное кораблестроеніе послѣднихъ лѣтъ не прошло безрезультатно для русской промышленности.

Покровительственная таможенная пошлина и безостановочная дѣятельность морскаго министерства все-таки принесли довольно ощутительные полезные плоды: производство судостроительной стали лучшаго качества за послѣдніе десять лѣтъ установилось въ Россіи вполнѣ и даже удешевилось. Въ восьмидесятыхъ годахъ пудъ стали стоилъ 3 р. 50 коп. теперь же 2 р. 75 коп. Эта цѣна сравнительно съ заграничною—1 р. 40 к. за пудъ, все-таки должна считаться слишкомъ высокою. Но наши заводы возникли и развились недавно, затратили громадные капиталы и иной дѣятельности, кромѣ исполненія заказовъ казны и желѣзныхъ дорогъ, пока не имѣютъ. Надобно надѣяться, что когда будутъ приняты соотвѣтствующія и быстрыя мѣры противъ зарождающихся уже синдикатовъ и изысканы правильные способы поощренія русскому торговому мореходству, возникнетъ коммерческое судостроеніе, а съ нимъ выростутъ и новые сталедѣлательные заводы, цѣны на сталь уравняются съ заграничными по крайней мѣрѣ на югѣ, обезпеченномъ богатыми мѣсторожденіями угля и руды по близости моря. Но кузова, даже и прикрытые бронею, на половину англійской

выдѣлки (напримѣръ, броня „Чесмы“, „Синопа“, „Екатерины II“), не имѣютъ никакого значенія безъ механизмовъ. Изъ вышеприведенной таблицы не трудно усмотрѣть, что изъ 180,500 индикаторныхъ силъ мы получили 65,800 силъ или 36% изъ-за границы. Нельзя сказать чтобы при такой усиленно-лихорадочной кораблестроительной дѣятельности въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ морское министерство особенно стѣснялось заказами заграницею. Но принимая во вниманіе особыя обстоятельства того времени и то, что въ машиностроеніи мы были вообще новички и ученики, заводовъ не имѣли, а механизмы понадобились сразу въ большомъ числѣ, становится понятнымъ причина, по которой пришлось обратиться въ Европу. Такъ сдѣлалъ и Петръ Великій и крайне разсчетливая и экономная Пруссія при созданіи флотовъ.

Но время особенно лихорадочной дѣятельности, въ которое ощущался недостатокъ машиностроительныхъ заводовъ и техниковъ въ Россіи, должно бы было уже миновать именно въ виду ихъ постоянной необходимости для флота и трудности и сложности производства современныхъ механизмовъ. Параллельно съ судостроеніемъ должно бы и вполнѣ могло бы развиться внутри страны и машиностроеніе. Конечно, нашимъ заводамъ, поставленнымъ въ особенно неблагопріятныя условія по отсутствію частныхъ заказовъ, *было бы опасно задаваться мыслію о созданіи чего-либо своего.* Да этого и не требуется, такъ какъ въ наше время ничто не составляетъ секрета, и въ томъ числѣ и машиностроеніе. Все, что изобрѣтается, проектируется и вырабатывается на Западѣ, доступно знанію всѣхъ. Извѣстно, напримѣръ, что мы первые, даже

съ нѣкоторымъ рискомъ, приняли для военныхъ кораблей машины тройнаго расширенія. Теперь иныхъ уже и не ставятъ на военныя суда. Телеграфъ и желѣзныя дороги до того облегчили международныя сношенія, конкуренція между заводчиками такъ усилилась, что всевозможные проекты, конечно, за деньги, можно заказывать гдѣ и когда угодно самымъ лучшимъ мастерамъ. Надобно бы только оборудовать у себя заводы, большіе и малые, и спеціализировать ихъ, чтобы они могли быстро и хорошо исполнять проекты.

Изъ вышеприведенной таблицы не трудно усмотрѣть, что изъ 53,700 индикаторныхъ силъ на строющіяся и нынѣ суда: „Рюрикъ“, „Гремящій“, „Отважный“, „Двѣнадцать Апостоловъ“, „Георгій Побѣдоносецъ“, „Гангутъ“, Наваринъ“, „Бугъ“ и „Дунай“, 28% снова заказаны заграницею. Этотъ процентъ увеличится до тридцати слишкомъ, если мы подсчитаемъ послѣдніе заказы миноносцевъ въ Германіи и Франціи.

Механизмы кораблей „Чесма“ и „Синопъ“ были заказаны заграницею, главнымъ образомъ, потому, что на Севастопольское адмиралтейство, никогда не производившее серьезныхъ военныхъ построекъ, правительство не могло полагаться, а между тѣмъ торопилось создать черноморскій флотъ. Однакожъ Севастопольское адмиралтейство исполнило съ честію свои обязательства. Сравнивая во всѣхъ деталяхъ корпуса „Чесмы“ и „Синопа“ съ корпусомъ „Екатерины II“, самый придирчивый критикъ не найдетъ въ первыхъ тѣхъ недостатковъ, неряшливости и дѣтской неумѣлости, которою отличается второй, построенный въ Николаевѣ. Въ высшей степени добросовѣстное и пре-

красное исполненіе Севастопольскаго адмиралтейства могло свидѣтельствовать о томъ, что въ немъ уже организовалась семья умѣлыхъ техниковъ и дѣльныхъ людей, собравшихъ вокругъ себя громадную артель хорошихъ рабочихъ. Въ мастерскихъ того же адмиралтейства собирались окончательно заграничные корабельные механизмы руками русскихъ механиковъ и рабочихъ. Недостатка въ станкахъ не было, и все ручалось за то, что адмиралтейство могло бы по образцу синопской машины сдѣлать такую же, потребовавшуюся на заложенный корабль „Георгій Побѣдоносецъ“. Но работа сдана англійскому заводу Модзлея. Трудно предсказать, какъ исполнить этотъ заказъ Модзлей. Пока же выяснилось лишь то, что онъ сильно отсталъ отъ русскаго Балтійскаго, взявшаго на себя почти одновременно постройку механизмовъ корабля „Двѣнадцать Апостоловъ“. Кромѣ невыгоды запозданія „Георгія Побѣдоносца“, морское министерство должно ощущать постоянную тревогу за свою дорогую собственность и боязнь за броненосецъ, цѣлую боевую единицу. Нельзя же русскому морскому министерству забывать недавнюю исторію съ корветами „Татаринъ“ и Казакъ“, и съ механизмами кораблей: „Орелъ“, „Константинъ“ и фрегата „Марія“, заказанными въ Англіи и конфискованными британскимъ правительствомъ въ 1854 году [1]). Съ переходомъ Севастопольскаго адмиралтейства въ казну, разсѣется по широкому простору нашей родины тридцать лѣтъ организовавшаяся семья техниковъ и спеціалистовъ, не-

[1]) Обзоръ дѣятельности морскаго управленія въ Россіи за 1855—1880 г., стр. 420.

удовлетворяющихъ требованіямъ служебной іерархіи. Вмѣстѣ съ этимъ умретъ и живая душа уже прекраснаго русскаго завода, и морское министерство, при всей доброй волѣ не обращаться болѣе заграницу, принуждено будетъ или создать что-нибудь совершенно новое, или просить милости и содѣйствія промышленной Европы. Легкій путь, которымъ доставляются части механизмовъ изъ Петербурга для черноморскихъ кораблей, въ военное время будетъ закрытъ, а современные механизмы слишкомъ велики, чтобы доставка ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, одинаково необходимымъ и для арміи, могла считаться легкою и удобною. Изъ всего этого не трудно придти къ очень основательному заключенію, что возсозданіе флота на Черномъ морѣ еще не вышло изъ того фазиса, въ которомъ оно находилось въ періодъ франко-прусской войны. Тогда мы имѣли право строить броненосцы, но не строили по неимѣнію денегъ; теперь же строимъ не *обезпечивъ себѣ возможности* продолжать такую постройку и во время войны. Мало того. Еслибы 70% механизмовъ выдѣлывались у насъ вполнѣ въ Россіи и русскими средствами, независимо отъ заграничныхъ техниковъ, матеріаловъ и заводовъ, то можно бы было предположить, что принужденное все еще торопиться и не успѣвающее исполнить иныхъ намѣченныхъ задачъ, морское министерство не придаетъ особеннаго значенія черноморскому флоту. Къ несчастію, такое предположеніе было бы несостоятельно, такъ какъ ни одинъ изъ имѣющихся на нашихъ кораблихъ механизмовъ не только не *построенъ всецѣло* въ Россіи, но даже не можетъ быть и *капитально ремонтированъ безъ помощи заводовъ и техниковъ Западной*

Европы. Чтобы доказать это и вмѣстѣ съ тѣмъ не затруднять читателя техникою, мы позволимъ себѣ назвать лишь немногія части механизмовъ, безъ которыхъ не могутъ обойтись современные корабли безъ ущерба для своихъ главнѣйшихъ качествъ, а постройка новыхъ, напримѣръ, минныхъ крейсеровъ или миноносцевъ сдѣлается невозможною или чрезвычайно медленною и затруднительною, когда заграничные рынки для Россіи будутъ закрыты.

Съ 1878 года, у насъ, какъ и во всѣхъ флотахъ, введены для паровыхъ котловъ стальные пружинные предохранительные клапаны, вмѣсто таковыхъ же, съ нагрузкою, на качкѣ пропускающихъ большое количество пара въ ущербъ быстроходности. Странно и почти нелѣпо было бы возвращаться къ старымъ клапанамъ, когда необходимое высокое давленіе въ 180 и 200 фунтовъ достигается съ трудомъ и даже нѣкоторымъ рискомъ для котловъ и цѣлаго корабля. Однакожъ, пружинъ мы не дѣлаемъ въ Россіи, не умѣемъ и не приспособились дѣлать, а *выписываемъ* изъ Англіи по мѣрѣ надобности.

Всѣ существующія машины тройнаго расширенія работаютъ при давленіи не менѣе 130 фунтовъ, зачастую при 150 и 180. Главный командиръ черноморскаго флота и портовъ выразилъ даже желаніе, чтобы котлы корабля „Двѣнадцать Апостоловъ“ были испробованы давленіемъ пара въ 205 фунтовъ. Для котловъ, разсчитанныхъ на такія давленія, дѣлаются особыя топки или изъ жолобчатой стали, наиболѣе распространенной системы Фокса, или изъ стали съ ребрами — системы Джопа Брауна. Въ котлахъ нашихъ судовъ: миннаго крейсера „Сакенъ“, фрегата

„П. Азова“, Императорской яхты „Полярная Звѣзда“, кораблей „Двѣнадцать Апостоловъ“, „Гангутъ“ и „Наварпнъ“, поставлено 190 топокъ, выписанныхъ изъ Англіи и оплаченныхъ по очень высокой цѣнѣ. Германія производитъ жолобчатыя топки Фокса у себя съ тѣхъ поръ, какъ опредѣлилось, что будущее принадлежитъ только механизмамъ еще бо́льшаго давленія пара.

Механизмы военныхъ судовъ разсчитываются на возможно меньшій вѣсъ, но не въ ущербъ ихъ прочности. Каждый пудъ, выигранный на этомъ вѣсѣ, даетъ возможность утолстить броню или снабдить бо́льшимъ запасомъ топлива, болѣе грозною артиллеріею и т. д. Уменьшеніе вѣса машинныхъ частей достигается употребленіемъ стали вмѣсто чугуна, и желѣза, и мѣди, и бронзы вмѣсто чугуна, а главнымъ образомъ, увеличеніемъ числа оборотовъ машинъ, т.-е. скоростью хода поршня. При замѣнѣ чугунныхъ отливокъ стальными или бронзовыми достигается отъ 25 до 40 процентовъ экономіи въ вѣсѣ. Нѣкоторыя грубыя стальныя отливки мы дѣлаемъ у себя, но сложныя, напримѣръ, фундаменты рамъ и другихъ машинныхъ частей выписываемъ изъ Англіи и Германіи. Уменьшеніе вѣса и увеличеніе прочности поршней пріобрѣтаетъ особо важное значеніе и, чтобы убѣдиться въ трудности производства ихъ, достаточно указать на то, что самые искусные и опытные въ этомъ дѣлѣ англійскіе заводы для машины фрегата „Память Азова“ отлили двѣнадцать поршней для полученія шести, удовлетворявшихъ всѣмъ техническимъ требованіямъ, а для Императорской яхты „Полярная Звѣзда“ однимъ изъ заводовъ было отлито двѣнадцать поршней, но принять

и оказался годнымъ лишъ одинъ и заказъ переданъ другому заводу. Значеніе стальныхъ поршней еще важнѣе въ горизонтальныхъ машинахъ. На корветахъ „Витязь“ и „Рында“ были допущены чугунные. Но практика показала, что они имѣли громадное вліяніе на стираніе внутренней поверхности цилиндровъ.

Не слѣдуетъ упускать изъ вида и то, что сооруженіе механизмовъ нѣкоторыми нашими заводами только номинально дѣлается въ Россіи. Въ сущности же эти заводы только собираютъ то, что приготовлено въ Англіи или Германіи. Иллюстраціею къ этому могутъ служить механизмы „Отважнаго“. Даже валы, толщиною не болѣе 8 дюймовъ, выписаны Невскимъ заводомъ изъ Англіи на томъ основаніи, что они тамъ дешевле русскихъ, а за механизмы заводъ взялъ съ казны очень дешево. Было бы еще дешевле, или не строить вовсе „Отважнаго“ или заказать прямо его механизмы въ Англіи. Очевидно, для Россіи на первомъ планѣ стоитъ вопросъ не о дешевкѣ, а о хорошемъ флотѣ.

Заграничные заводы, англійскіе или германскіе, съ величайшею предупредительностью и добросовѣстно снабжаютъ наши адмиралтейства всѣми вышепоименованными предметами. Купцы и промышленники интересуются политикою лишь настолько, насколько она касается ихъ выгодъ и кармановъ, но военные флоты содержатся и создаются не для купцовъ и ихъ наживы, и зависимость отъ иностраннаго производства можетъ поставить нашъ флотъ въ очень затруднительное положеніе въ военное время, когда уже нельзя будетъ получить хотя бы на вѣсъ золота ни стальныхъ пружинъ, ни топокъ Фокса или Брауна, ни

поршней и иныхъ стальныхъ отливокъ и множества другихъ необходимыхъ предметовъ для механизмовъ изъ-за границы. За недостаткомъ всѣхъ этихъ предметовъ наши дорогія машины, которыми мы такъ восхищаемся теперь, рискуютъ во время продолжительной войны обратиться въ первобытныя, которыя въ сущности мы только и имѣемъ пока право и должны бы ставить на наши корабли до тѣхъ поръ, пока не обезпечимъ возможность нашему флоту обходиться безъ заграничныхъ покупокъ. Какой бы смыслъ, напримѣръ, имѣли магазинныя ружья, если-бы, по разстрѣляніи опредѣленнаго количества патроновъ, армія была принуждена возвращаться къ выдѣлкѣ ихъ по старому образцу изъ бумаги и стрѣлять съ помощью пистоновъ или кремней? Топки могутъ прогорѣть, поршни сломаться, латунныя доски холодильниковъ испортиться и т. д., и т. д.

Принимая все это во вниманіе, мы не можемъ, любуясь на механизмы Непира или Модзлея для кораблей „Георгій Побѣдоносецъ“ и „Синопъ“, сказать, что, *стараясь избѣгнуть отсталости, слѣдимъ за техникою на Западѣ.* Въ мирное время, пока услуги знаменитыхъ англійскихъ мастеровъ легко купить, названные корабли, да и всѣ остальные дѣйствительно ни въ чемъ не отстали. Но въ критическую минуту, послѣ первой же крупной аваріи, они напомнятъ намъ тѣ, которые пришлось утопить въ Севастополѣ...

Конечно, на это возразятъ, что изношенныя топки Фокса или Брауна могутъ быть въ военное время замѣнены другими, простыми, болѣе толстыми, пружины и поршни можно будетъ начать тогда дѣлать у себя

или удовлетвориться старыми съ нагрузкою, и сталь замѣнить чугуномъ или бронзою. Нѣтъ спора, что это возможно, но тогда наши сегодняшнія машины лишатся своихъ качествъ, корабли — быстроходности, да и всякое новое дѣло, какъ бы оно легко ни было, требуетъ навыка, людей и времени. Почему мы въ правѣ предполагать, что въ военное время быстроходность будетъ не нужна, а всѣ названныя требованія удовлетворятся легче?

Покупку машинъ и усовершенствованныхъ новыми способами издѣлій заграницею, морское министерство считаетъ *неизбѣжнымъ и въ будущемъ*, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока не удешевится вообще производство ихъ въ Россіи. Однакожъ возможно ли дождаться этого? Въ силу какихъ потребностей могутъ у насъ создаться частные машиностроительные заводы? Нельзя же требовать, чтобы кто-нибудь рискнулъ на оборудованіе завода громаднымъ капиталомъ безъ полной увѣренности возвратить его, безъ гарантіи, подобной той, которою пользовался хотя бы германскій заводъ „Вулканъ“ при исполненіи перваго казеннаго заказа. Морское министерство имѣетъ нѣсколько своихъ заводовъ, старыхъ и солидныхъ, которые могли бы давно уже ввести у себя выдѣлку вышеназванныхъ необходимыхъ машинныхъ принадлежностей.

Въ самомъ Петербургѣ имѣется множество заводовъ частныхъ, нуждающихся въ работѣ! Этимъ заводамъ возможно бы было поручать исполненіе постоянно однѣхъ и тѣхъ же мелочей, входящихъ въ составъ механизмовъ и корпусовъ кораблей: паровыхъ цилиндей, штурваловъ и, наконецъ, небольшихъ катер-

ныхъ машинъ. Невскій заводъ, такъ долго и успѣшно вырабатывавшій локомотивы, имѣлъ почти всѣ средства для постройки миноносцевъ и даже минныхъ крейсеровъ, въ которыхъ мы почувствуемъ громадную нужду въ военное время. Механизмы и котлы подобныхъ судовъ схожи во всѣхъ подробностяхъ съ таковыми же локомотивовъ, и заводъ, оборудованный для выдѣлки этихъ послѣднихъ, и есть именно то самое учрежденіе, которое было бы очень полезно заинтересовать постоянными заказами морскаго министерства, несмотря даже на вѣроятную большую стоимость ихъ въ первое время. Шихау точно такъ же вначалѣ производилъ локомотивы и сдѣлался знаменитымъ строителемъ быстроходныхъ миноносцевъ и крейсеровъ, нужныхъ только для военнаго флота и ни для кого болѣе, благодаря германскому военному начальству, обезпечившему заводу работу своими заказами. Въ военное время этотъ заводъ, поощряемый между прочимъ и нами, будетъ закрытъ для насъ и тогда всѣ наши военно-морскія нужды будутъ возложены на Невскій. Было бы неблагоразумно и даже безполезно запастись ими заранѣе, такъ какъ они улучшаются изъ году въ годъ, и самый типъ ихъ для каждой страны или лучше сказать для всякаго моря долженъ быть своеобразенъ и выработанъ спеціалистами, знающими всѣ мѣстныя условія. Заказывая свои миноносцы повсюду, по одному или по два, мы никого не поощряемъ заняться подборомъ цѣлаго штата особыхъ техниковъ и рабочихъ для производства такихъ деликатныхъ механизмовъ, каковые требуются для минныхъ судовъ, а поселяемъ лишь соперничество въ удешевленіи того, о чемъ еще никто

изъ нашихъ заводчиковъ не давалъ себѣ вполнѣ яснаго отчета. Ни одна морская держава Европы не строитъ этихъ судовъ на всѣхъ и всякихъ заводахъ. Почему же мы считаемъ себя свободными отъ такого предразсудка?

Рядомъ съ прокаткою броневыхъ плитъ и рельсовъ, производствомъ огнеупорнаго кирпича или дымогарныхъ трубъ, между дѣломъ, склепываются наши отечественные миноносцы и собираются ихъ механизмы, частями выписанные изъ Англіи или Германіи, людьми, которыхъ хотятъ занять, или которые сами желаютъ чѣмъ-либо заняться въ свободный промежутокъ времени. Однакоже, кому неизвѣстно, что надобно учиться обжигать горшки, чтобы обжигать ихъ хорошо и съ пользою для себя и потребителей?

Обыкновенно у насъ говорятъ, что постройка миноносцевъ не затруднитъ никого въ Россіи въ минуту надобности и въ доказательство приводятъ въ примѣръ 1878 годъ, когда морское министерство въ нѣсколько мѣсяцевъ создало миноносную флотилію изъ ста штукъ Для человѣка, не посвященнаго въ подробности, такое возраженіе покажется основательнымъ. Однакоже оно не выдерживаетъ критики. Постройка упоминаемыхъ ста миноносокъ — это цѣлая исторія, пересказъ которой занялъ бы нѣсколько печатныхъ листовъ. Но такъ какъ въ настоящемъ случаѣ это отвлекло бы насъ въ другую сторону, то мы ограничимся лишь нѣсколькими строками.

Въ декабрѣ 1877 года, вскорѣ по взятіи Плевны, морское министерство получило кредитъ въ четыре милліона рублей на постройку ста миноносокъ. Россія готовилась къ тяжкой борьбѣ на морѣ и до на-

вигаціи оставалось не долго; приходилось торопиться и прибѣгнуть къ чрезвычайнымъ мѣрамъ. Съ момента объявленія нами войны Турціи, королева Викторія запретила вывозъ изъ Англіи всего, что могло бы усилить русское морское оружіе, ни частные наши заводы, ни казенныя адмиралтейства не могли и мечтать о быстрой постройкѣ; не было ни стали, необходимой для корпусовъ, ни станковъ, ни людей для выдѣлки механизмовъ. Въ этотъ критическій моментъ обратились въ Германію и чрезъ посредство ел къ англійскимъ заводчикамъ, не имѣвшимъ никакихъ предубѣжденій противъ обхода повелѣній ея величества. Благодаря особому стеченію благопріятныхъ обстоятельствъ и ловкости посредниковъ между русскимъ морскимъ министерствомъ и частными иностранными заводами, въ короткое время Англія доставила въ Германію различныхъ матеріаловъ и дѣльныхъ вещей болѣе нежели на полмилліона рублей. Вестфальскіе заводы „Вулканъ“ въ Штетинѣ и Егельсъ въ Берлинѣ въ то же время исполнили заказъ въ $1^1/_2$ милліона марокъ. Сталь, части механизмовъ, котлы, гребные винты, трубы и т. д., и т. д.—все было доставлено добросовѣстно и аккуратно по желѣзной дорогѣ изъ-за границы въ Петербургъ. Сборкою занялись наши заводы. Вотъ какъ создалась минноносная флотилія 1878 года. Съ этого достопамятнаго года наши производительныя средства не усилились нисколько. Возможенъ ли будетъ въ критическую минуту подобный же подвозъ изъ Германіи, и чрезъ Германію, предметовъ вооруженія въ Россію, мы рѣшать не беремся. Однаково, надобно сказать, не имѣетъ твердыхъ основаній предрѣшать тотъ же вопросъ и наше

морское министерство, а вмѣстѣ съ тѣмъ оно и не въ правѣ разсчитывать на счастливую случайность.

Никто не будетъ спорить, что очень желательно удешевить машинное производство въ Россіи и поскорѣе приблизиться къ заграничнымъ цѣнамъ. Но удешевленіе всякихъ производствъ и успѣхи техники зависятъ прямо отъ условій внутренняго государственнаго хозяйства и распространенія спеціальныхъ знаній. Нельзя сдѣлать машину дешевле англійской, пока цѣнность чугуна и топлива у насъ не сравняется съ таковою же въ Англіи. Нельзя въ трудномъ машинномъ производствѣ достигнуть и тѣхъ же англійскихъ качествъ безъ людей, съ дѣтскаго возраста отдавшихся той или иной спеціальности, обучавшихся въ профессіональныхъ школахъ и провѣрявшихъ всѣ свои школьныя познанія на практикѣ, у станка, съ зубиломъ или пилою въ рукахъ. Отсюда прямой выводъ, что покупки и заказы заграницею никогда не удешевятъ нашего судо- и машиностроенія, несмотря даже на нѣкоторыя благопріятныя условія. Къ дешевизнѣ же заграничныхъ механизмовъ слѣдуетъ относиться чрезвычайно осторожно. Индикаторная сила кораблей „Чесма“ и „Синопъ“ обошлась казнѣ безъ пошлины 133 рубля; индикаторная же сила Балтійскаго завода стоитъ 160 рублей, съ доставкою въ Черное море 165 руб. На первый взглядъ русское производство дороже на 27 рублей.

Но „Чесма“ и „Синопъ“ только на пробѣ развили то количество силъ, за которое заплачено казною. И въ самомъ дѣлѣ, если сравнить *нагрѣвательную* и *колосниковую* поверхности котловъ, напримѣръ, фрегата „Память Азова“ и корабля „Синопъ“, то увидимъ,

что въ то время, какъ въ русской машинѣ тройнаго расширенія, работающей при одинаковомъ съ англійскою давленіи пара, т.-е. при 130 фунтахъ, на 1 квадратный футъ колосниковой рѣшетки приходится около 10 индикаторныхъ силъ, при 2,34 кв. футахъ нагрѣвательной поверхности на одну силу, на „Синопѣ“ — нужно получить около 12 силъ отъ фута колосниковой рѣшетки при 2,06 футахъ нагрѣвательной поверхности. При такихъ невыгодныхъ элементахъ паропроизводительности на „Синопѣ“, допущенныхъ нашими техническими учрежденіями, только одни лишь выдрессированные люди и могли развить на пробѣ коптрактное число силъ. И въ самомъ дѣлѣ, мы знаемъ, что свѣтила механики, гг. Кёркъ и Крафтъ, и акробаты-кочегары присутствовали и работали въ машинѣ; при ея сдачѣ уголь былъ самый отборный. „Чесма“ пошла на пробѣ $13^1/_2$ узловъ, „Синопъ“ — $16^1/_2$. Но эти ходы, какъ и развитыя тогда силы, были первыми и послѣдними. Корабль „Екатерина II“ съ русскою машиною все-таки считается въ Черномъ морѣ лучшимъ ходокомъ, способнымъ дѣлать переходъ изъ Севастополя въ Батумъ со среднею скоростью 15 узловъ въ часъ. Еще поучительнѣе проба механизма фрегата „Дмитрій Донской“. Въ Кронштадтѣ она прошла очень неудачно. Уголь оказался дурнымъ и спекался, кочегары — неопытными; машина развила лишь 6,700 силъ вмѣсто 7,000. Но фрегату надобно было уходить въ Тихій океанъ и тамъ предполагалось сдѣлать окончательное испытаніе. Почти черезъ годъ оно окончилось самымъ блистательнымъ образомъ. Судовые кочегары на длинномъ переходѣ отъ Шанхая до Нагасаки легко поддерживали пары,

и машина развила 7,780 силъ. За такую машину можно заплатить излишнія деньги, ибо она дастъ дѣйствительно то, что обѣщаетъ, и то, что вложено въ нее. Сравнительныя испытанія минныхъ крейсеровъ: „Капитанъ Сакенъ“, съ русскою машиною, и „Казарскій“, постройки Шихау на Эльбингѣ, дѣлались 9 іюня 1891 года. Офицеръ, производившій испытанія, донесъ объ нихъ главному командиру Черноморскаго флота и портовъ слѣдующее: „для сравненія „Сакена“ и „Казарскаго“ выдерживать продолжительные ходы приказано было идти среднимъ ходомъ изъ Ѳеодосіи въ Поти и полнымъ назадъ, чтобы пробѣжать такимъ образомъ 630 миль, не останавливая машины. Средній ходъ опредѣлялся такъ, что „Сакенъ“ долженъ былъ идти подъ 4-мя котлами (имѣетъ шесть), „Казарскій“ же обоими (имѣетъ два), не пуская дутья. При этихъ условіяхъ ходъ крейсеровъ вышелъ поразительно *одинаковъ*. Однакожъ на пробѣ у Шихау ходъ „Казарскаго“ былъ 21,05 и, несмотря на то, что ходъ „Сакена“ показанъ 18,3, по донесенію командира, производившаго сравнительныя испытанія на большомъ переходѣ, „ходъ этихъ крейсеровъ вышелъ поразительно *одинаковъ*“. Надобно полагать, что, иди „Сакенъ“ подъ всѣми шестью котлами, результаты были бы нѣсколько иные. Къ несчастію, окончательное испытаніе, т.-е. сравненіе, хода „Сакена“ подъ шестью котлами и „Казарскаго“ съ дутьемъ не было произведено по случаю легкаго поврежденія въ машинѣ перваго. Однакожъ изъ рапорта того же командира мы знаемъ, что на „Сакенѣ“ при естественной тягѣ паръ держался все время близъ наибольшаго, обусловленнаго по спесификаціи давленія. Между

тѣмъ всѣ предшествовавшія пробы германскихъ миноносцевъ въ Россіи заканчивались тѣмъ, что мы никогда не достигали приписанной имъ быстроходности.

Впрочемъ, стоимость производства нашихъ механизмовъ все-таки уменьшается, такъ какъ индикаторная сила, напримѣръ, корабля „Александръ II“, несмотря на всѣ новѣйшія улучшенія и приспособленія, водоотливы съ множествомъ трубъ, замѣну чугуна сталью и бронзою, дорогія топки и т. д., стоитъ тѣ же 160 рублей, какъ она стоила и 10 — 15 лѣтъ тому назадъ, когда ни о какихъ теперешнихъ усовершенствованіяхъ и не мечтали. Машинное и судостроительное производства могли бы быть удешевлены не только пониженіемъ стоимости матеріальныхъ элементовъ, входящихъ въ ихъ составъ: угля, чугуна и т. д., но и болѣе осмысленнымъ, заботливымъ и устойчивымъ положеніемъ и оборудованіемъ нашихъ заводовъ и эллинговъ. Рабочія руки въ Англіи гораздо дороже русскихъ, часто повторяющіяся стачки навлекаютъ непредвидѣнные расходы на судостроителей. Однакожъ дешевизна производства верфей и заводовъ, напримѣръ, рѣки Тайнъ, не достижима не только у насъ, но пока еще и не въ одной странѣ Европы. Въ Англіи работаютъ не болѣе десяти часовъ въ сутки, въ остальное же время, въ воскресенье и тѣ годовые праздники, которые имѣетъ каждый цехъ, всѣ работы прекращаются безусловно. А между тѣмъ нигдѣ быстрѣе и болѣе, нежели въ Англіи, не вырабатывается. У насъ же, несмотря на сравнительно ничтожныя требованія заводскаго производства, экстренныя работы по ночамъ, по праздникамъ не прекращаются никогда. Глядя на яркое электрическое освѣщеніе,

заливающее эллинги на Невѣ, незнакомый съ нашимъ обиходомъ иностранецъ невольно подумаетъ, что мы наканунѣ войны, что наша лихорадочная дѣятельность вызывается безвыходнымъ положеніемъ, требующимъ всякихъ жертвъ, а не тою одурѣющею горячкой и щемящею сердце безхозяйственностью, о которыхъ писалъ покойный адмиралъ Шестаковъ еще въ 1880 году и которыя такъ громили на страницахъ брошюры „Относительная производительность морскихъ бюджетовъ Европы“.

Несмотря на уроки минувшаго, на самыя строгія предписанія и циркуляры, на всю торопливость и экстренность, наши корабли, изъ году въ годъ идущіе въ плаванія на дальній востокъ, запаздываютъ, попадаютъ въ штормы, господствующіе въ Нѣмецкомъ морѣ и С. Атлантическомъ океанѣ, получаютъ сильныя аваріи и ремонтируются въ Англіи или во Франціи. Чѣмъ объяснить то, что у военнаго корабля отваливается обшивка подводной части въ морѣ, обнаруживается сильная течь, ломаются всѣ скрѣпленія, рвется такелажъ и т. д.? Очевидно неумѣніемъ работать и сортировать матеріалы. На нашихъ казенныхъ заводахъ и верфяхъ нѣтъ корпораціи техниковъ и рабочихъ, которыхъ заботило бы, или даже занимало бы что-либо касающееся этихъ верфей и заводовъ: успѣхъ дѣла, лучшее, болѣе щегольское или прочное или дешевое производство. Быстро мѣняющаяся система управленія, въ зависимости отъ частой смѣны лицъ временно начальствующихъ, но вносящихъ *свое я*, *свою инициативу* въ подвѣдомственное учрежденіе, отсутствіе традицій и необходимой связи между низшими и высшими исполнителями, того именно *секрета*, который, по

мнѣнію старика Круппа, и былъ главнѣйшею причиною производства его превосходной пушечной стали, все это вмѣстѣ—изъ нашихъ элинговъ и заводовъ дѣлаетъ такія учрежденія или казенныя присутственныя мѣста, гдѣ за извѣстное число часовъ пребыванія можно получать ежедневно отъ рубля до 40 копѣекъ, гдѣ чѣмъ дешевле какой-либо прохожій предлагаетъ свои услуги, тѣмъ скорѣе онъ будетъ приставленъ къ серьезному дѣлу. Но дешевые люди, или въ силу желанія получать болѣе, или въ силу полной неспособности, нисколько не дорожатъ порученнымъ имъ дѣломъ. Чтобы заставить такихъ дешевыхъ людей работать много и хорошо, у насъ увеличиваютъ безмѣрно число наблюдающихъ и ничего не дѣлающихъ, хотя и получающихъ исправно присвоенные оклады. И вотъ дѣло идетъ вкривь и вкось, заставляя приплачивать единственное у насъ и за все отвѣтственное учрежденіе — казну. Она же приплачиваетъ и за тѣ экстренные часы работы въ холодныя осеннія или зимнія ночи, которыя не вызываются ничѣмъ разумнымъ но объясняются эгоистическими побужденіями второстепенныхъ агентовъ правительства закончить работу къ намѣченному сроку. Мы бы могли здѣсь привести множество случаевъ, когда подобная спѣшность заслуживала похвалы и награды, но обходилась очень дорого правительству, не нуждавшемуся въ спѣшности. Не рѣдко приходилось перебирать вновь машину, установленную на элингѣ, склепывать вторично переборки и стѣны, разбирать палубы, прорубать ледъ уже ставшей Невы. Не заграничными заказами цѣлыхъ механизмовъ и ихъ частей, не количествомъ броненосцевъ, пущенныхъ въ ходъ ино-

странными механиками, не быстроходными миноносцами, созданными въ Германіи, Англіи и Франціи, наше отечество будетъ сильно и страшно на моряхъ. Вполнѣ оборудованные заводы, спеціализированные и обезпеченные техниками и рабочими, увѣренные въ томъ, что никакіе личные вкусы и взгляды часто смѣняющагося начальства не повліяютъ на нихъ и, наконецъ, безповоротная рѣшимость, во что бы ни стало, обойтись собственными средствами, знаніями и умѣньемъ—сдѣлаютъ нашъ флотъ правоспособною и постоянно готовою вооруженною рукою Имперіи.

VI.

Черноморскій флотъ.

Прошло столѣтіе съ тѣхъ поръ, какъ историческое путешествіе Великой Императрицы вдоль цѣлой Россіи закончилось на берегахъ только-что завоеваннаго тогда Чернаго моря. Увидѣвъ его впервые съ высотъ Инкермана, пораженная чуднымъ зрѣлищемъ: эскадрою кораблей и безграничною синѣющею далью, надъ которою русскому флагу предстояло уже господствовать, Императрица прозрѣла грядущее, и ничтожный, маленькій татарскій Ахтіаръ переименовала въ Севастополь, что̀ въ переводѣ значитъ—Славный городъ. Предвидѣніе не обмануло геніальной царицы, и Севастополь оправдалъ надежды ея и упованія ея наслѣдниковъ.

Съ именемъ Севастополя и съ его судьбою соединена неразрывно вся исторія черноморскаго флота.

Флотъ и Севастополь—это синонимы въ военно-морской лѣтописи. Вотъ причина, по которой наши морскіе историки, начинающіе свои повѣствованія о черноморскомъ флотѣ съ Воронежа или Азова, не могутъ договориться до конца. Воронежъ, даже Переяславское озеро были прародителями балтійскаго флота, въ Севастополѣ родился черноморскій флотъ. Херсонъ и потомъ Николаевъ были для него лишь мастерскими, въ которыхъ исполнялись заказы, воплощались въ тѣ или другія формы идеи, подсказываемыя морякамъ ихъ родною стихіею въ Славномъ городѣ. Появленіе корабля „Крѣпость“ въ 1699 году въ Константинополѣ было послѣднимъ эпизодомъ въ длинной, полусказочной повѣсти морскихъ набѣговъ славянъ подъ предводительствомъ своихъ древнихъ князей и затѣмъ отважнаго казачества на богатый всякою добычею Царьградъ. Только въ 1783 г. вспылъ первый 66-типушечный корабль „Слава Екатерины“ и сдѣлался родоначальникомъ нашихъ правильно организованныхъ морскихъ вооруженныхъ силъ на Черномъ морѣ, переставшемъ съ того же момента быть и „султанскимъ собственнымъ домомъ, куда, по мнѣнію тогдашнихъ турокъ, нельзя было допускать чужеземцевъ [1]).

Съ перваго взгляда казалось бы, что оба наши флоты, состоя изъ однихъ и тѣхъ же офицеровъ—питомцевъ одного морскаго корпуса, матросовъ—русскихъ людей всѣхъ губерній, земель и областей и, наконецъ, почти одинаковыхъ кораблей — копій со всѣхъ европейскихъ, ничѣмъ не должны отличаться другъ отъ друга. Но не всегда вѣрно то, что является лишь

---

[1]) Исторія Россіи, С. Соловьева, т. XV, стр. 76.

выводомъ холоднаго разума, плодомъ отвлеченныхъ разсужденій. Ананасъ и бананъ присущи только тропикамъ, хотя и могутъ быть взрощены въ Вологдѣ. Кто былъ подъ экваторомъ, тотъ знаетъ и разницу между этими искусственными и природными плодами. Вся предшествующая жизнь нашихъ двухъ флотовъ точно также свидѣтельствуетъ о громадной разницѣ между ними. Никогда впрочемъ эта разница не выражалась такъ очевидно и такъ наглядно, какъ въ великую годину бѣдствій обоихъ — Крымскую войну. Балтійскій флотъ отнесся пассивно, по-канцелярски къ своему несчастью. Привычно, почти по обычаю, въ составѣ двадцати-шести линейныхъ кораблей съ полнымъ комплектомъ обученныхъ экипажей, батареями, уставленными пушками, онъ склонилъ свою голову и безстрастно смотрѣлъ съ малаго рейда и изъза стѣпокъ Кронштадта на хвастливаго Непира, съ его ничтожными морскими силами. Повторилась старая исторія, первое слово которой было записано въ наши морскія лѣтописи еще въ 1720 году.

А между тѣмъ этотъ самый балтійскій флотъ наканунѣ войны не видалъ и не сознавалъ своихъ недостатковъ и своей непригодности, и полагалъ, что организація относительно комплектованія командъ и обученія ихъ стоитъ у насъ несравненно выше, чѣмъ гдѣ-либо!

Въ іюлѣ 1853 года, Императоръ Николай I, въ сопровожденіи генералъ-адмирала Константина Николаевича, великаго герцога Ольденбургскаго, принца Фридриха Нидерландскаго и многихъ другихъ почетныхъ иностранцевъ, дѣлалъ смотръ и маневры тремъ дивизіямъ у Гогланда. Три недѣли спустя, А. Горко-

венко, бывшій свидѣтелемъ какъ этихъ маневровъ, такъ и англійскихъ въ Портсмутѣ, писалъ изъ Лондона между прочимъ: „Можно сказать, что смотръ въ Портсмутѣ оживилъ англійскую публику, которая въ этотъ день забыла и банкъ и биржу. Восторгамъ и удивленіямъ нѣтъ конца. А между тѣмъ говоря совершенно безпристрастно, можетъ ли этотъ смотръ сравниться съ тѣмъ великолѣпнымъ эффектомъ, который представляетъ русскій флотъ на Кронштадтскомъ рейдѣ, гдѣ восемнадцать кораблей и множество фрегатовъ, пароходовъ и мелкихъ судовъ занимаютъ до пяти верстъ пространства? А наши маневры въ Финскомъ заливѣ,—и въ размѣрахъ и въ тактикѣ, неужели хуже англійскихъ? Есть люди, которые безусловно вѣрятъ въ непогрѣшимость англійскаго флота, въ превосходство управленія судами, дѣйствіе артиллеріи и пр., и пр., но по тому, что иностранецъ видитъ на образцовомъ судиѣ въ Портсмутѣ, напримѣръ, на „Экселентѣ“, нельзя судить о цѣломъ флотѣ. Въ настоящее время встрѣчается затрудненіе при комплектованіи судовъ командами; несмотря на цифры, выставленныя въ газетахъ, команды на спитгетской эскадрѣ были далеко неполны“ [1]).

Не болѣе какъ черезъ годъ пришлось провѣрить эти разсужденія почтеннаго адмирала. Въ Финскій заливъ вошелъ непріятельскій флотъ, съ личнымъ составомъ, нравственное состояніе котораго лучше и конечно вѣрнѣе могъ оцѣнить англійскій главнокомандующій. А лордъ Чарльзъ Непиръ, припоминая свой походъ къ Кронштадту, вотъ что говорилъ въ 1856 году

---

[1]) „Морской Сборникъ“, 1853 г., августъ, стр. 167—168.

парламенту: „никогда англійскій флотъ не выходилъ въ море въ такомъ жалкомъ состояніи, въ какомъ находилась балтійская эскадра 1854 года. Она при самомъ отплытіи изъ Англіи была уже въ критическомъ положеніи, потому что ей предстояло плавать по бурнымъ морямъ. Въ первую ночь, когда эскадра стала на якорь, въ Каттегатѣ, половина кораблей не могли убрать парусовъ. Въ первое воскресенье, во время божественной литургіи на кораблѣ „Nile“, пасторъ и офицеры были на ютѣ, а матросы разсѣлись по квартеръ-деку, и къ удивленію капитана, всѣ безъ исключенія, снявъ шляпы, показали плѣшивыя головы и надѣли очки. Въ другой разъ на одномъ изъ кораблей матросъ столкнулся съ капитаномъ. — „Эй, любезный“, сказалъ ему капитанъ, „развѣ ты не знаешь, кто я“?—„Нѣтъ“, отвѣчаетъ тотъ, „я никогда не имѣлъ чести видѣть вашего благородія“ [1]). Вотъ въ какомъ видѣ былъ великобританскій флотъ въ Балтійскомъ морѣ.

И этому-то флоту слѣпыхъ и плѣшивыхъ не было дано отпора 1, 2 и 3 августа 1854 года, и Бомарзундъ палъ безъ жертвъ со стороны балтійскихъ моряковъ. Прошелъ еще годъ, и эскадра адмирала Дундаса безпрепятственно плавала въ Балтійскомъ морѣ и Финскомъ заливѣ, и подходила на видъ Кронштадта, хотя въ нашихъ морскихъ кружкахъ знали о безсиліи наступательныхъ средствъ союзниковъ и въ 1855 г. [2]). Что удерживало нашихъ моряковъ въ Кронштадтѣ? Отсутствіе паровыхъ двигателей. Да, конечно, безъ нихъ нельзя было вступить въ генеральное сраженіе,

---

[1]) „Морской Сборникъ“, 1856 г., № 4, стр. 86.

[2]) „Морской Сборникъ“, 1855 г., № 4, стр. 274 и 278.

прекрасно разыгранное примѣрно въ 1853 году подъ Гогландомъ, но кое-что на морѣ можно было сдѣлать, еслибы съиздавна готовились къ активной ролп. Перечитывая теперь „Морской Сборникъ“ за періодъ времени 1854, 55 и 56 годовъ, человѣкъ незнакомый съ недавно минувшимъ едва-ли составитъ себѣ цѣльное представленіе объ участіи балтійскаго флота въ морской войнѣ. Этотъ флотъ жилъ, не обращая вниманія на совершавшіяся событія, своею обычною жизнью, не проливая крови, не принося жертвъ, столь естественныхъ въ военное время и дѣлающихъ драгоцѣнными и незабвенными какъ имена отдѣльныхъ лицъ, такъ и то самое оружіе, съ которымъ онѣ защищали родину. Ошибки требуютъ всегда искупительныхъ жертвъ; ошибки военныя искупаются только кровью, которая съ перваго взгляда и легкомысленно можетъ считаться невинно пролитою, но въ сущности необходима для исправленія ошибокъ въ будущемъ и возмездія за нихъ. Когда началась война съ коалиціею, сразу обнаружилась техническая отсталость нашихъ кораблей и ихъ призрачная боевая готовность. Однако кому бы, какъ не самимъ морякамъ, слѣдовало думать обо всемъ этомъ еще до войны, и не было-ли все общество ихъ отвѣтственно за свою непригодность въ 1854 году?

Морское дѣло слишкомъ спеціально, и у насъ знаютъ его очень немногіе; поэтому-то именно хорошее или дурное состояніе флота зависитъ прежде всего отъ личнаго состава его, по крайней мѣрѣ отъ старѣйшихъ его представителей—членовъ Адмиралтействъ Совѣта. У насъ привыкли думать и утверждать, что это высокое учрежденіе нашего флота только теоретически

облечено широкими полномочіями и самостоятельностію, а на практикѣ, вслѣдствіе различныхъ житейскихъ соображеній и комбинацій, не можетъ серьезно вліять на ходъ дѣлъ. По тѣмъ или инымъ причинамъ, а члены Адмиралтействъ Совѣта не пользовались своими прерогативами и пережили флотъ, объ истинномъ состояніи котораго они обязаны были, и по присягѣ вѣрноподданныхъ и по чести и совѣсти старослужащихъ офицеровъ, доводить до свѣдѣнія того, кому нужна лишь одна правда. Признавая безспорную пользу гласнаго обсужденія спеціальныхъ вопросовъ, правительство само учредило и органъ „Морской Сборникъ“, снабдивъ его хорошими средствами. Конечно, нельзя было бы ожидать и требовать отъ этого журнала критики самаго направленія, которымъ шелъ нашъ флотъ до Крымской войны. Такая критика не дисциплинарна и никогда не можетъ быть терпима въ военномъ журналѣ. Но „Морской Сборникъ“ могъ не искажать истины о западно-европейскихъ флотахъ, могъ почтительно и регулярно возбуждать новыя мысли, убѣждать кого надлежитъ въ обветшалости паруспости и страшной силѣ пара и винта. Но панегирики, благодаря поощреніямъ, во всѣ времена писать было легче, а когда они поощряются, то извѣстно, что всякая иная рѣчь является нежелательнымъ диссонансомъ въ общемъ хорѣ патріотическихъ самовосхваленій, зазорнымъ для автора и объясняемымъ его какими-то личными и сокровенными побужденіями.

Не Меншиковъ, это посредствующее звено между тогдашнимъ флотомъ и источникомъ власти, былъ виновенъ въ негодности кораблей, а само морское общество. Балтійскимъ морякамъ, составлявшимъ большую

половину нашего флота, не пришлось расплачиваться за ошибки и грѣхи свои; горькую чашу довелось испить черноморцамъ.

Черноморскій флотъ, одинаково не подготовленный въ техническомъ отношеніи, долженъ былъ бороться съ лучшими морскими силами первоклассныхъ европейскихъ державъ, и когда единственный благопріятный моментъ для нападенія на союзниковъ у Лукулла былъ упущенъ, все было принесено въ жертву: и матеріальная часть, стоившая громадныхъ денегъ Россіи, и самая жизнь безъ разбора чиновъ и положеній. Когда-то, въ доисторическія времена, такъ же точно погибла Троя, обезсмертивъ своихъ защитниковъ. Отдѣльные эпизоды долгой борьбы на Черномъ морѣ: Синопъ, бой и вся служба Г. И. Бутакова на пароходѣ „Владиміръ“, крейсерство А. А. Попова на „Эльборусѣ“, прорывъ среди бѣлаго дня подъ Исакчею, укрѣпленною французомъ Маньяномъ, Варпаховскаго съ двумя пароходами, выручка шхуны „Дротикъ“ Скоробогатовымъ на паруспомъ фрегатѣ „Флора“, окруженномъ во время маловѣтрія тремя сильно вооруженными пароходами—развѣ это не такія же эпизоды классической борьбы, воспѣтой Гомеромъ.

Если мы до сихъ поръ при закладкѣ новыхъ своихъ кораблей затрудняемся въ пріисканіи для нихъ подходящихъ человѣческихъ наименованій, то это объясняется не тѣмъ, что у насъ не было такихъ, которыя слѣдовало бы сохранить для назиданія потомству, а тѣмъ, что мы слишкомъ забывчивы. Уже два столѣтія мы строимъ корабли, носящіе по преимуществу имена тѣхъ же Петровскихъ и Екатеринскихъ. Наши знатоки морской исторіи тщетно нанизываютъ

изъ многотомныхъ матеріаловъ заслуги и отличія этихъ давно отжившихъ судовъ. Но что говорятъ живымъ людямъ имена или нумера неодушевленныхъ предметовъ? Корабли, будутъ ли они деревянные или стальные, сами по себѣ имѣютъ лишь второстепенное, вспомогательное значеніе, и только люди, управляющіе этими кораблями, дѣлаютъ ихъ славными или позорными.

Корабль „Виктори“ живетъ въ памяти цѣлой Великобританіи, знакомъ и школьнику, и старцу соединеннаго королевства, только потому, что на „Виктори“ плавалъ Нельсонъ.

Никто изъ итальянцевъ не призираетъ имена кораблей „Террибиле“ или „Марія-Аделаида“, потерявшихъ способность двигаться въ то страшное утро для итальянскаго флота, въ которое совершился Лисскій погромъ. Еслибы на названныхъ судахъ были другіе командиры, еслибы морское министерство, вмѣсто одного или двухъ броненосцевъ, воспитало десятокъ хорошихъ офицеровъ и сотни двѣ или три матросовъ, знаменитый Лисскій бой могъ бы окончиться печально для Тегеттофа. Только адмиралы и капитаны,—люди, одухотворяющіе и водящіе корабли, могутъ сдѣлать славными имена ихъ. И насколько обязательно для всякаго флота, для всякой страны помнить и свято чтить имена такихъ адмираловъ и капитановъ, настолько же безплодно создавать себѣ фетишей изъ дуба, сосны или стали, обращенныхъ въ корабли. А много ли сдѣлано у насъ для сохраненія въ памяти дорогихъ именъ, для назиданія нашихъ будущихъ флотоводцевъ? Адмиралами названо нѣсколько кораблей. Но скоро эти названія сдѣлаются лишь звуками, ничего не напоминающими. Кто былъ Лазаревъ,

откуда пришелъ онъ и гдѣ почерпнулъ силу и глубокія знанія, умѣнье выбирать людей и отличать между ними Корнилова, Нахимова, Истомина и другихъ? Что знаетъ русскій флотъ, выпускной морской кадетъ и объ этихъ адмиралахъ, да и откуда знать? Имъ воздвигли памятники; казна такъ богата, что бросить ей одну или двѣ сотни тысячъ на бронзу не жаль. Но на этой бронзѣ, кромѣ года рожденія и смерти, ничего не пишутъ, и бронза безмолвна, какъ тѣ умершіе, которыхъ она изображаетъ.

А кто же у насъ не помнитъ и не знаетъ, что Нельсонъ родился въ графствѣ Норфолькъ и впервые плавалъ на кораблѣ „Ризонэбль“ со своимъ дядей Сокклингомъ, что онъ былъ сынъ пастора, любилъ лэди Гамильтонъ, что адмиралъ Джервисъ одержалъ побѣду при С. Винцентѣ и потомъ былъ очень дурнымъ морскимъ министромъ. Нельзя и не знать этого, такъ какъ объ этихъ адмиралахъ создалась въ Англіи цѣлая литература, даже матросскіе досуги (русскаго матроса!) переполнены повѣствованіями объ нихъ. Откуда жъ Даль могъ узнать что-либо объ русскихъ адмиралахъ.

Балтійскій и черноморскій паруспые флоты погибли почти одновременно и насильственною смертью. Но какая громадная разница въ концѣ ихъ! Одинъ проданъ съ аукціона или разобранъ на дрова тотчасъ же послѣ войны, другой еще въ періодъ ея утопленъ или сожженъ собственными руками людей, ушедшихъ умирать около своихъ корабельныхъ пушекъ, разставленныхъ въ наскоро возведенныхъ фортахъ.

Попробуемъ опредѣлить причины рѣзкой разницы между черноморскимъ и балтійскими флотами. Вѣчно

открытое море, почти исключительное подчиненіе всѣхъ морскихъ офицеровъ адмиралу Лазареву и никогда не прекращавшееся крейсерство цѣлаго отряда судовъ съ адмиралами у кавказскихъ береговъ—петербургскихъ морскихъ кадетъ, только что получившихъ эполеты, и рекрутовъ, собранныхъ со всѣхъ концовъ Россіи, обращали въ опытныхъ и преданныхъ моряковъ. Для полученія орловъ необходимо было прокомандовать линейнымъ кораблемъ нѣсколько лѣтъ. А корабли давались не по-очереди и не тѣмъ офицерамъ, которые дожили до извѣстнаго возраста, а только тѣмъ, которые имѣли нравственный цензъ. Трудно опредѣлить всѣ элементы такого ценза. Записи въ памятной книжкѣ начальника штаба [1]), дѣлавшаго смотры возвратившимся изъ крейсерства судамъ, отзывы отряднаго и судоваго командира опредѣляли съ достаточною точностію способности и репутацію офицеровъ. И то мнѣніе, которое составлялось у главнаго начальства въ Севастополѣ, рѣдко противорѣчило сложившемуся на Графской пристани.

Достаточно хотя бы одинъ разъ видѣть Севастополь, чтобы понять вполнѣ, что нельзя было ни сняться съ якоря, ни войдти на рейдъ, ни ошвартовиться, ни сдѣлать какого бы то ни было маневра или ученья не на глазахъ города, большую часть населенія котораго составляли моряки. Съ бульвара, съ террасы библіотеки и Графской пристани за входящими и уходящими кораблями и отрядами наблюдали старые и опытные глаза адмираловъ и насмѣшливые, критическіе—мичмановъ, менѣе знающихъ, но потому-то и болѣе взыскательныхъ и безпощадныхъ.

[1]) Севастополь и біографія Корнилова. А. Жандръ, стр. 16.

„Нужно, чтобы офицеры ожидали повышенія отъ своихъ адмираловъ“, — писалъ Нельсонъ къ графу Сентъ-Винценту: — „безъ этого что будетъ значить для нихъ хорошее или дурное мнѣніе ихъ начальниковъ?“ [1]). М. П. Лазаревъ не только вполнѣ раздѣлялъ такое убѣжденіе Нельсона, но умѣлъ и смогъ привести его въ исполненіе практически. Въ заграничное плаваніе и на суда, постоянно плававшія у Абхазскаго берега, можно было попасть не иначе, какъ по представленію экипажныхъ командировъ [2]). Всесильный Лазаревъ и его довѣренное лицо, начальникъ штаба Корниловъ, посредствомъ этого правила, ввели ту дисциплину между старшими и младшими, которая никогда не ослабѣвала и дали хорошимъ морскимъ офицерамъ выказать свои способности, примѣнить знанія и наконецъ пріобрѣсти ихъ. Не всѣ выпускавшіеся изъ корпуса чувствовали одинаковую любовь къ морю, не всѣ были одарены въ одной мѣрѣ и твердою волею, и вѣрнымъ глазомъ, и необходимою безбоязненностью. И вотъ начальство черноморскаго флота, заботясь не о среднемъ человѣкѣ, не о даровитыхъ и бездарныхъ одинаково и предоставлял плавать лучшимъ, выработало такихъ офицеровъ, которыхъ обыкновенно требовали въ Петербургъ, когда встрѣчалась надобность послать въ какую-либо дальнюю экспедицію. Самъ много и очень долго плававшій, Михаилъ Петровичъ нерѣдко говорилъ, что сундукъ, совершившій съ нимъ кругосвѣтный переходъ, не сдѣлался морякомъ. Ни за границею, ни у Абхазскихъ

---

[1]) Морскія войны. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ, ч. II, стр. 164.
[2]) Севастополь и Корниловъ. А. Жандръ, стр. 10.

береговъ, нельзя было сдѣлать моряковъ изъ людей малосклонныхъ къ этой профессіи, и было бы самообманомъ посылать ихъ въ долгое и суровое крейсерство только для того, чтобы увеличить количество плававшихъ во вредъ качеству. Но зато, когда война началась, по всему Черному морю разставлены были крейсера, державшіеся безъ аварій и не опустошаемые цынгою, а эскадра Нахимова въ ноябрѣ выслѣдила турецкую. Все это доступно было только истиннымъ морякамъ, и ихъ оказалось вполнѣ достаточно въ критическую минуту.

Черноморскій флотъ оставилъ въ наслѣдство много печатныхъ трудовъ своихъ образованныхъ сочленовъ: росписанія, пользуясь которыми легче всего было достигнуть порядка, однообразія и отчетливости въ исполненіи всѣхъ одиночныхъ и авральныхъ работъ, лоцію и множество руководствъ для обращенія съ артиллеріею и для урегулированія внутренней корабельной службы. Всѣ эти книги доказываютъ, что высокая степень развитія нашего черноморскаго флота имѣла въ основаніи не одну только грубую практику и унаслѣдованную рутину, но и вполнѣ отчетливое и сознательное знаніе и пониманіе морскаго дѣла, водъ, на которыхъ оно развивалось, и всѣхъ средствъ защиты и нападенія.

Балтійскія бригады и дивизіи жили иною жизнью, сложившеюся еще ранѣе возникновенія черноморскаго флота, и выработали типъ *заслуженныхъ береговыхъ моряковъ*. Неся только три мѣсяца въ году чисто морскую повинность, команды различныхъ кораблей готовились въ это время къ конечной и главной цѣли своего короткаго пребыванія на палубѣ—къ смотру

и маневрамъ у Красной горки или Гоглапда. Все то, что бросается въ глаза, при бѣгломъ осмотрѣ, что свидѣтельствуетъ о наружномъ и наглядномъ, что ставитъ все матеріальное превыше духовнаго и внутренняго, составляло главнѣйшую заботу балтійскихъ дивизій, выходившихъ ежегодно по очереди изъ гавани на три лѣтнихъ мѣсяца. Смотры, конечно, удавались и проходили самымъ блестящимъ образомъ. Кто же не знаетъ тѣхъ благопріятныхъ условій, при которыхъ совершаются обыкновенно смотры, когда все начальство имѣетъ въ виду одну предвзятую цѣль: показать власти въ самомъ блестящемъ видѣ то, что по существу, даже не могло быть хорошо, и получить за такой показъ награду и благодарность.

А что морское дѣло не могло на балтійскихъ судахъ идти хорошо, проистекало уже прямо изъ того, что девять мѣсяцевъ въ году посвящались береговой службѣ. Мы знаемъ, что эта служба въ то время была фронтовою, шагистикою; излишнимъ было бы говорить здѣсь и о значеніи, которое придавалось до крымской кампаніи фронту. Объ этомъ уже столько было писано, что врядъ-ли можно теперь сказать что-либо новое и интересное. Однакожъ, увлеченіе шагистикою для всякаго военнаго человѣка, когда-либо участвовавшаго въ разводахъ, понятно. Мы, русскіе люди, не знаемъ средины и охотно впадаемъ въ крайности. Нельзя, конечно, на военные корабли вмѣсто дисциплинированныхъ, хотя бы наружно и пріученныхъ дѣйствовать всякимъ оружіемъ матросовъ, прислать рекрутовъ, взятыхъ прямо отъ сохи. Съ такимъ положеніемъ должно согласиться, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, легко также понять то, что какъ бы ни учили

моряковъ фропту, они все-таки будутъ дурными пѣхотинцами. Не искусство играть поскомъ и идти стѣною дѣлаетъ нашу славную армію непобѣдимою и страшною. Полное и всестороннее ея обученіе достигается въ лагеряхъ. Вмѣсто лагерей матросъ ходилъ въ море, забывалъ, разучивался и снова учился. Девять долгихъ мѣсяцевъ надобно было занимать военныхъ людей, носившихъ морскую форму, надобно занимать ихъ и теперь; а какое же иное занятіе на берегу можетъ возбуждать болѣе соревнованія и увлеченія, какъ не маршировка? И въ ней наши балтійскія морскія команды достигали необычайнаго совершенства, а офицеры, посвящавшіе себя всецѣло этому дѣлу, заслуживали одобренія, награды и повышенія, независимо отъ морскихъ своихъ познаній.

Стоянки на якоряхъ на маломъ или большомъ рейдахъ, видимыхъ только съ крышъ нѣкоторыхъ кронштадтскихъ зданій, переходы до Ревеля или Транзунда лѣтомъ, когда обыкновенно не приходится даже зажигать огней въ ноктаузахъ, какъ все это не походило на крейсерство у кавказскихъ береговъ въ ноябрьскія и декабрьскія ночи, на отдыхъ въ Новороссійскѣ во время страшной бури, на рейдовую службу въ южной бухтѣ на глазахъ морскаго населенія Севастополя.

Вѣроятно намъ напомнятъ тяжелую морскую службу балтійскаго флота — крейсерство эскадры адмирала Епанчина. Но корабли, крейсеровавшіе тогда, давно сгнили, экипажи перемерли и такъ же нѣмы, какъ само море, въ которомъ были погребены жертвы цынги, господствовавшей на этой эскадрѣ.

Различныя условія, при которыхъ созидались и жили

наши южный и сѣверный флоты, предопредѣлили и дѣятельность ихъ въ Крымскую войну и дальнѣйшую судьбу послѣ нея.

Драгоцѣнная кровь, пролитая въ Севастополѣ, сохранила Россіи и балтійскій флотъ и поручилась за обновленіе черноморскаго и грозныхъ развалинъ въ Севастополѣ. Тридцать лѣтъ стоялъ въ пыли и прахѣ этотъ многострадальный и истерзанный морской городъ. Прозрачныя бѣлыя стѣны казармъ, величественная фигура бронзоваго Лазарева, стотысячное кладбище, да могила четырехъ адмираловъ напоминали путешественнику, случайно попавшему въ Севастополь, о великой борьбѣ и шумной, дѣятельной жизни минувшаго. Спали, казалось, непробуднымъ сномъ тихія воды глубокихъ бухтъ. И, однакожъ, нигдѣ русскій морякъ, послѣ Крымской кампаніи, не могъ почерпнуть бо́льшаго назиданія, нигдѣ онъ не проникся бы такимъ глубокимъ сознаніемъ, такимъ страстнымъ желаніемъ самопожертвованія, какъ среди этихъ пыльныхъ и дорогихъ сердцу развалинъ и памятниковъ.

Не до флота было Россіи въ новую эпоху ея государственной жизни, въ тѣ годы грандіозныхъ политическихъ комбинацій, плоды которыхъ лишь созрѣваютъ, тѣхъ великихъ реформъ, которыя оцѣнятся только грядущими вѣками и поколѣніями, и сохранятъ въ русскихъ сердцахъ безкопечную и умилительную память о томъ, кто посвятилъ себя всецѣло родинѣ, безпредѣльно любилъ ее и имѣлъ удивительную, только ему свойственную, твердость духа не смущаться отрицательными и случайными проявленіями въ глубоко затропутой его единою благою волею и мудрымъ предвидѣніемъ русской обветшалой жизни.

„La Russie ne boude pas, elle se recueille“, писалъ князь Горчаковъ въ день коронаціи. А пока все это совершалось, пока великій государственный организмъ ломался и перестраивался, наши политическіе антагонисты расплачивались поочереди за Севастополь. Монтебелло, Кёнигрецъ и Садовая припомнили Австріи ея вѣроломство, Седанъ и Версальскій договоръ закончили, вѣроятно, навсегда наши счеты съ Франціею, теперь мы друзья съ нею. Трудныя походы по безконечнымъ степямъ Средней Азіи, въ Хиву и Бухару, штурмъ Геокъ-Тепе, Кушка и присоединеніе Мерва были не тѣмъ, какъ увѣряютъ многіе, инстинктивнымъ движеніемъ русскихъ людей на юго-востокъ, а исполненіемъ систематическаго плана, полнаго глубокаго смысла и самаго естественнаго и горячаго желанія сойтись грудь съ грудью съ тѣмъ народомъ, который неуловимъ для насъ въ Европѣ и который, изъ вѣчнаго страха за Индію, постоянно былъ душою всякихъ политическихъ заговоровъ, коалицій и войнъ противъ Россіи. Однакожъ, насталъ моментъ, призвавшій къ жизни и черноморскій флотъ. Желѣзныя дороги подошли къ самому морю, омывающему нашъ благословенный югъ, и оживили его. Тамъ, гдѣ послись стада овецъ и табуны лошадей, выросли сталедѣлательные заводы и угольныя копи. Оправившіяся отъ погрома побережья Крыма, умиротворенный Кавказъ, прикаспійскія равнины и дикія степи Туркестана сдѣлались полемъ плодотворной мирной дѣятельности и источникомъ обогащенія массы русскаго населенія. На водахъ Чернаго и Азовскаго морей выросъ цѣлый флотъ паровыхъ каботажныхъ судовъ, Батумъ, Новороссійскъ, Ѳеодосія, Керчь, Поти, и много

другихъ, ничтожныхъ двадцать лѣтъ тому назадъ, мѣстечекъ, обратились въ склады сырья на несмѣтныя суммы. Но торговля, промышленность и всякія крупныя предпріятія, сопряженныя съ большими затратами денегъ, требуетъ, кромѣ устойчивости таможенной политики, полной безопасности, они боятся насилія извнѣ и неожиданностей внутри. Въ лагеряхъ и подъ выстрѣлами торгуютъ только маркитанты. Надобно было удовлетворить законныя требованія мирной коммерческой и промышленной жизни юга, и въ достопамятный день 6-го мая 1886 года всплылъ въ Севастополѣ первый броненосецъ. Этому новому флоту Высочайшая воля ввѣряла охрану чести и спокойствія Россіи.

VII.

Въ наше время военно-морское дѣло до такой степени спеціализировалось, что недостаточно еще рѣшить принципіальный вопросъ: нуженъ флотъ Россіи или его вовсе не надобно. Вслѣдъ за положительнымъ отвѣтомъ на этотъ важный вопросъ и за ассигнованіемъ денегъ, рождается другой, очень сложный и головоломный: какой же флотъ надобно строить? Безъ программы, вполнѣ точно и ясно очерчивающей задачи флота, всякое кораблестроеніе будетъ лишь случайнымъ дѣяніемъ, плодомъ личныхъ вкуса и воззрѣнія и всевозможныхъ побужденій тѣхъ, которые выбираютъ тѣ или иные типы кораблей и рѣшаютъ ихъ постройку. Допустимъ, что выборъ дѣлается крайне осмотрительно, что рѣшенія произносятся послѣ самыхъ здравыхъ соображеній. По корабли у насъ въ

Россіи строятся очень медленно, по шести и восьми лѣтъ, какъ, напримѣръ, броненосецъ „Императоръ Николай I“, а люди, рѣшающіе вопросъ о типахъ, мѣняются часто. То, что кажется безподобнымъ одному сегодня, черезъ годъ можетъ показаться дурнымъ другому. Поповки безспорно были лучшими судами для исполненія *тѣхъ задачъ*, которыя ставились флоту въ 1872—73 годахъ. А кто же теперь предложитъ строить ихъ снова? Никто, потому что измѣнилась вѣроятно задача нашего черноморскаго флота. Перечитывая теперь страстную полемику тѣхъ лѣтъ противъ поповокъ, можно утверждать, что она происходила отъ непониманія или незнанія требованій, предъявленныхъ новому флоту въ первые моменты послѣ франко-прусской войны. Однакожъ нельзя въ какіе-нибудь десять лѣтъ мѣнять флоты, и для созданія ихъ необходима болѣе устойчивая программа и государственная идея. Нельзя на рынкѣ купить корабли, хотя бы и хорошо и прочно построенные, и ожидать отъ нихъ услугъ въ критическую минуту. Корабли принесутъ пользу и оправдаютъ расходы государства на нихъ только тогда, когда они будутъ приспособлены для извѣстной государственной цѣли—или, если возможно, для многихъ вмѣстѣ. Когда имѣется здраво обдуманная программа дѣйствій флота на морѣ, когда выяснена идея морской войны, тогда уже сдѣлаются невозможными ничѣмъ необъяснимые скачки отъ броненосцевъ въ 10,000 тоннъ къ маленькимъ въ семь или восемь тысячъ и даже шесть и четыре тысячи тоннъ на тѣхъ же водахъ, отъ крейсеровъ съ мѣсячнымъ запасомъ угля къ кораблямъ, способнымъ на небольшіе только переходы. Нельзя, конечно, имѣть

все перваго сорта, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, необходимо помнить и то, что, строя какое-либо судно вповь, мы можемъ вывести изъ списка цѣлый десятокъ у нашихъ соперниковъ, если это новое наше дѣтище создается не для счета, а для дѣйствительной военной службы. Лучшимъ матеріаломъ для составленія какъ идеи о черноморскомъ флотѣ, такъ и для установленія программы его сооруженія, могла бы и должна бы, конечно, служить наша морская исторія. Но такъ какъ у насъ еще до сихъ поръ нѣтъ таковой, то ее можетъ отчасти замѣнить общая исторія нашаго отечества за послѣднее столѣтіе, въ которой нельзя не замѣтить вліянія и значенія морскихъ вооруженныхъ силъ Имперіи на войны съ Турціею, на умиротвореніе Кавказа и на распространеніе и покровительство торговаго судоходства.

Военный флотъ, прежде всего, есть вооруженная сила, свидѣтельствующая прямо о всегда возможной опасности побережью, омываемому тѣми водами, въ которыхъ этотъ флотъ плаваетъ. Значитъ, цѣль сооруженія военнаго флота и всѣхъ необходимыхъ для него учрежденій: доковъ, заводовъ, адмиралтействъ и т. д. заключается въ предотвращеніи и предупрежденіи этой опасности. Ближайшими и опаснѣйшими нашими соперниками на водахъ Чернаго моря, до послѣдней войны включительно, являлись турки. Однако же съ 1878 года оттоманскій флотъ сдѣлался до такой степени ничтожнымъ и безвреднымъ, что теперь уже всякіе наши корабли и всякія пушки будутъ опасны для него. Но это соображеніе о ничтожествѣ турецкаго флота нисколько не облегчаетъ для насъ задачу созданія черноморскаго, такъ какъ во власти

слабой Турціи ключи къ нашему морю. Не трудно предвидѣть, что помимо воли султана и безъ его фирмановъ, въ случаѣ надобности, враждебная Россіи броненосная эскадра минуетъ узкіе проливы и явится въ наши воды. Какъ цѣль такого визита, такъ и способъ, посредствомъ котораго онъ можетъ быть исполненъ, подсказываютъ и самый составъ вторгнувшагося непріятельскаго флота, типы кораблей враждебной эскадры. Эскадра должна будетъ прорваться чрезъ Дарданеллы. Берега Черпаго моря приглубы, торговые центры его и главный нашъ военный портъ съ ремонтными учрежденіями и доками, — открыты для бомбардированія и разгрома большекалиберными орудіями на разстояніи восьми, десяти миль. Все это указываетъ на то, что непріятельская эскадра, пришедшая въ Черное море, будетъ состоять изъ сильныхъ быстроходныхъ броненосцевъ. Для предупрежденія разгромовъ и бомбардированій плавучей силѣ надобно противупоставить такую же. Это соображеніе и опредѣляетъ типъ судовъ черноморскаго флота. Мы не имѣемъ никакихъ основательныхъ причинъ утверждать теперь, что наши броненосцы хуже или лучше какихъ-либо иныхъ европейскихъ. Вопросъ о преимуществѣ, „Чесмы“ или „Синопа“ предъ англійскими „Викторіею“ или „Ниломъ“ будетъ рѣшенъ лишь во время сраженія. Теперь только можно болѣе или менѣе достовѣрно предполагать, что наши черноморскіе броненосцы, имѣющіе броневое прикрытіе по всему борту, лучше многихъ англійскихъ блиндированныхъ только отчасти. Мы не знаемъ, какъ защититъ броневая палуба и что будутъ чувствовать капитаны, напримѣръ, англійскихъ броненосцевъ, не-

реполненныхъ сотнями тысячъ пудовъ воды, влившейся въ неблиндированныя отдѣленія. До сихъ поръ не было примѣра, чтобы корабль въ 10—14 тысячъ тоннъ, съ изрѣшетчатымъ бортомъ и налитый водою, стрѣлялъ, таранилъ или поражалъ минами своего врага. Но если, за недостаткомъ боевыхъ опытовъ, мы не можемъ теперь оказать предпочтеніе одному типу передъ другимъ, то едва-ли ошибемся въ предположеніи, какъ будутъ дѣйствовать цѣлыя эскадры боевыхъ единицъ, прорвавшихся чрезъ Дарданеллы въ Черное море. Для такого предположенія мы имѣемъ солидныя указанія, вытекающія изъ уроковъ, данныхъ тактическими и стратегическими маневрами въ Англіи и Франціи. Такъ, напримѣръ, можно считать уже вполнѣ доказаннымъ, что когда нападающая эскадра малочисленнѣе, но быстроходнѣе обороняющей побережья, то единственный способъ предупредить разгромъ и бомбардировки — разсѣять по всѣмъ значительнымъ торговымъ или стратегическимъ пунктамъ отряды бронепосцевъ, крейсеровъ и миноносцевъ въ такомъ количествѣ, чтобы каждый изъ этихъ отрядовъ могъ самостоятельно вступить въ бой съ нападающимъ. Само собою разумѣется, что такая теорія войны, не сочиненная на досугѣ, а выведенная изъ практики, требуетъ громаднаго количества боевыхъ единицъ для черноморскаго флота. Если-бы въ наши воды вторглось 5—6 быстроходныхъ броненосцевъ, то для безопасности Одессы, Севастополя, Новороссійска, Батума и прочихъ мирныхъ или вооруженныхъ портовъ, надобно бы было намъ держать въ нихъ по 5—6 „Синоповъ“. Въ 1889 году во время морскихъ маневровъ въ Средиземномъ морѣ, французскій адмиралъ Alquier, защищавшій берега

Прованса отъ Сетта до Гіерскихъ острововъ и имѣвшій эскадру вдвое болѣе пападающей, но съ ходомъ меньшимъ послѣдней, вездѣ опаздывалъ и заставалъ уже развалины вмѣсто цвѣтущихъ городовъ.

Теперь мы имѣемъ въ Севастополѣ три сильныхъ, готовыхъ броненосца — „Чесму“, „Синопъ“ и „Екатерину II“. Черезъ два-три года будутъ готовы еще три: „Двѣнадцать Апостоловъ“, „Георгій Побѣдоносецъ“ и „Три Святителя“. Ходъ первыхъ, равняясь по „Чесмѣ“,—не болѣе двѣнадцати узловъ. Адмиралу придется непремѣнно равняться по тихоходу, чтобы не поставить его въ опасное положеніе въ одиночествѣ и не ослаблять себя. Между тѣмъ, любой изъ европейскихъ первоклассныхъ флотовъ можетъ выдѣлить эскадру въ 8 – 12 и даже болѣе кораблей съ ходомъ 16 узловъ. Представителями такихъ кораблей въ англійскомъ флотѣ являются уже плавающіе: „Nile“, „Alexandra“, „Victoria“, „Empresse of India“, „Royal Sovereyn„; въ итальянскомъ: „Sardegna“; во французскомъ: „Carnot“, Charles Martel“ и др. [1]). Изъ этого явствуетъ, что нашъ черноморскій флотъ волею-неволею приметъ на себя пассивную роль безъ инпціативы. Ему придется стрѣлять и сражаться лишь тогда, когда непріятель самъ допуститъ такія дѣйствія, самъ захочетъ принять бой и самъ придетъ въ тотъ портъ, гдѣ эти наши корабли будутъ стоять. Слабый по своему составу непріятельскій отрядъ будетъ бомбардировать Новороссійскъ или Ѳеодосію до того момента, когда покажется на горизонтѣ дымъ русскихъ броненосцевъ. Тогда непріятель дастъ ходъ

[1]) The yaer's Naval progress. July 1891, стр. 19—44.

и перейдетъ въ другой пунктъ, въ которомъ все можетъ снова повториться тѣмъ же порядкомъ. Пѣшій конному не товарищъ. Было бы совершенно иначе, еслибы наши боевыя единицы, хотя бы въ ущербъ запаса угля, калибра пушекъ, даже толщины брони, обладали полнымъ преимуществомъ хода передъ всѣми европейскими. Понятно, что вторгнувшаяся въ Черное море эскадра будетъ нуждаться въ углѣ,—значитъ, съ нею придутъ транспорты, ея суда будутъ исправляться, разлучатся во время шторма, тумана или по какимъ-либо иным случайностямъ. Быстроходные броненосцы могли бы воспользоваться всѣми такими обстоятельствами для пораженія непріятеля поодиночкѣ. Теперь же быстроходный непріятель при всякомъ сомнительномъ случаѣ прибавитъ нѣсколько оборотовъ и уклонится отъ боя. Предстоятъ ли черноморскому флоту длинные переходы? Нѣтъ, такъ какъ Константинополь отъ Севастополя всего въ 280 миляхъ или въ пятнадцати часахъ. Отсюда прямой выводъ, что наши эскадренныя единицы не нуждаются въ большомъ запасѣ угля, провизіи, воды и боевыхъ запасовъ. Экономія же въ вѣсѣ всего этого могла бы быть съ пользою обращена на механизмы, а это въ свою очередь дало бы нашему флоту бо́льшую свободу дѣйствій, предоставило бы ему выборъ минуты для нападенія.

Тѣ же стратегическіе и тактическіе маневры европейскихъ флотовъ доказали, что боевая эскадра въ военное время подвергается постоянной и страшной опасности быть застигнутой врасплохъ, если не сопровождается достаточнымъ количествомъ быстроходныхъ крейсеровъ, съ помощью которыхъ адмиралъ,

командующій флотомъ, могъ бы замаскировать свой планъ дѣйствій, открыть непріятеля или стянуть всѣ свои силы въ какой-либо пунктъ. Эти крейсера, безъ сомнѣнія, полезны и необходимы для нашего флота, но постройка ихъ можетъ считаться пока еще роскошью. Во-первыхъ, нашъ морской бюджетъ все-таки не слишкомъ великъ, чтобы расходовать его на что-либо иное, кромѣ боевыхъ единицъ—судовъ эскадреннаго боя водоизмѣщеніемъ не менѣе 10—12 тысячъ тоннъ, а во-вторыхъ, рядомъ съ военнымъ флотомъ у насъ на югѣ растетъ коммерческій: добровольный и субсидированный русскаго общества пароходства и торговли. Если отъ перваго будутъ требовать неукоснительнаго исполненія его прямой цѣли, немыслимой безъ быстроходности, а второе поощрять за покупку или постройку пароходовъ въ 18—20 узловъ, то на случай военнаго времени черноморскій флотъ могъ бы считаться обезпеченнымъ прекрасными посыльными судами. Не такъ легко дать этому флоту тѣ мелкія и деликатныя суда, которымъ, повидимому, предстоитъ широкое поле дѣятельности въ морской войнѣ — миноносцевъ и минныхъ крейсеровъ. Мы имѣемъ уже достаточно примѣровъ и уроковъ, доказавшихъ страшную, хотя нерѣдко и случайную, опасность минныхъ аттакъ. Однакожъ, немного мы сдѣлали для миноноснаго флота.

Замѣчательно, что всѣ наши предыдущія морскія войны или тѣ моменты государственной жизни, когда ощущалась надобность въ морскихъ силахъ, отличались однимъ и тѣмъ же хронически повторявшимся явленіемъ: недостаткомъ именно того оружія и тѣхъ средствъ, которыя были нужны и оказали бы вели-

чайшую услугу родинѣ и которыя не были новостью для цѣлаго міра, а въ томъ числѣ и для русскихъ моряковъ. Въ Крымскую кампанію мы не имѣли паровыхъ кораблей, польскій мятежъ доказалъ намъ пользу крейсеровъ, но не надоумилъ подготовить ихъ къ днямъ Берлинскаго конгресса, а къ моменту афганской распри мы оказались еще менѣе готовы въ этомъ направленіи, нежели были въ 1878 г. Однакожъ, ежели въ минувшіе годы государственной потребности въ крейсерахъ мы находили кое-какіе исходы, посылая наши экипажи въ Гамбургъ и Америку, собирая пожертвованія, создавая добровольный флотъ и покупая для этого второпяхъ даже мало пригодные пароходы, то нужды черноморскаго флота въ миноносцахъ и миноноскахъ безъ продолжительной и систематической подготовки удовлетворить нельзя. Изъ Нью-Іорка или Гамбурга легко выскочить въ открытое море и послѣ объявленія войны, но ввести въ Черное море минные крейсеры и миноносцы невозможно даже и въ покойные дни безъ султанскаго фирмана. Намъ возразятъ на это, что, въ случаѣ надобности, можно будетъ доставить миноносцы изъ Кронштадта по желѣзной дорогѣ. Это было бы легче, еслибы мы, не откладывая ни на одинъ часъ, запялись нашими водяными сообщеніями и сдѣлали путь по Двинѣ и Днѣпру широкимъ и свободнымъ, внутреннимъ путемъ, связывающимъ Балтику съ Чернымъ моремъ. Пока же мы этого не дѣлаемъ, пока и самъ балтійскій флотъ только случайно, безъ разбора и системы, пополняется минными судами, на желѣзныя дороги нельзя возлагать всѣхъ надеждъ.

Такъ-называемый миръ нашего времени есть въ

сущности, та же безкровная война между народами Европы. Всѣ націи съ помощью золота, при содѣйствіи своихъ передовыхъ людей, различныхъ спеціалистовъ, изобрѣтателей, ученыхъ и техниковъ, заводовъ, фабрикъ и адмиралтействъ, вооружаются и перевооружаются и изо дня въ день готовятся къ встрѣчѣ тяжкаго испытанія во всеоружіи. Война, давно ожидаемая и давно угрожающая народамъ старой Европы, будетъ нелицепріятнымъ экзаменомъ. Кто учился, работалъ самъ, провѣрялъ книжную теорію, тотъ имѣетъ болѣе шансовъ выдержать испытаніе, нежели другой, который вмѣсто себя посылалъ въ школу подставное лицо, отдѣлываясь своимъ карманомъ. Можно даже и купить дипломъ, но онъ въ рукахъ купившаго будетъ лишь бумагою, а не доказательствомъ знаній, учености и не принесетъ ему практической пользы. Заказывая миноносцы и минные крейсера у Шихау, Торникрафта и Нормана для черноморскаго флота, развѣ мы не покупаемъ себѣ диплома на военную готовность?

Надобно надѣятся, что мы не ограничимся шестью броненосцами въ Черномъ морѣ.

Невозможно, или по крайней мѣрѣ очень трудно предсказать составъ враждебной эскадры, съ которою когда-либо придется бороться балтійскому флоту. Кто рѣшится войти въ узкій и мелководный Финскій заливъ, или высаживать дессантъ на открытыхъ берегахъ Курляндіи? Построивъ Либавскій портъ стоимостью во сто милліоновъ рублей, мы, конечно, создадимъ объектъ для нападенія непріятельскихъ флотовъ, отражать которые доведется нашему. Но легко можетъ случиться, что даже и Либава не привлечетъ къ себѣ

непріятельскихъ эскадръ, направленныхъ въ иныя моря и пункты, между которыми Черное занимаетъ не послѣднее мѣсто. У насъ существуютъ нѣкоторыя указанія на тотъ составъ морскихъ вооруженныхъ силъ, которыя черезъ 3—4 дня по объявленію войны могутъ явиться передъ Севастополемъ или бомбардировать коммерческіе порты: Одессу, Новороссійскъ, Батумъ съ его несмѣтными нефтяными складами и заводами, или, наконецъ, прервать морское сообщеніе между Европейскою Россіею и Кавказомъ, а слѣдовательно и съ Туркестаномъ, что можетъ весьма тяжко отозваться на наши военныя операція въ средней Азіи или Анатоліи, въ особенности съ наступленіемъ зимы и съ закрытіемъ навигаціи по Волгѣ.

Придерживаясь стараго порядка вещей, обыкновенно думаютъ и говорятъ, что будущая война послѣдуетъ послѣ объявленія ея или долгихъ дипломатическихъ препирательствъ. Врядъ-ли это вѣрно теперь, и врядъ-ли мы ошибемся, если предположимъ, что враждебныя дѣйствія начнутся одновременно съ объявленіемъ, или даже будутъ только предлогомъ для таковаго. Какимъ бы однако порядкомъ ни началась ожидаемая война, легко предвидѣть, что Черное море будетъ театромъ очень серьезныхъ и опасныхъ дѣйствій, если нашимъ соперникомъ окажется первостепенная морская держава. Дарданеллы и Босфоръ представляютъ довольно удобный путь, по которому изъ Средиземнаго не трудно будетъ ворваться въ Черное море. Дарданелльскій проливъ имѣетъ въ самой узкой части все-таки 740 саженъ ширины. Эта опасная узкость, обставленная сильными ботареями, тянется на разстояніе около семи верстъ или четырехъ миль. Глу-

бина въ этой узкости между Килидъ-баромъ и Нагара-Калесси отъ 45 до 21 сажени; слѣдовательно, для броненосцевъ, имѣющихъ ходъ 16 узловъ, не представится затруднительнымъ поднять полный паръ, прибѣгнуть даже къ форсированной тягѣ, чтобы пробѣжать эти опасныя четыре мили въ какія-нибудь четверть часа. Противное теченіе задержитъ, конечно, на нѣсколько минутъ прорывающихся, но безпечность и неумѣлость, а быть можетъ и симпатіи турокъ къ прорывающимся уменьшатъ опасность выстрѣловъ съ грозныхъ батарей, воздвигнутыхъ на европейскомъ и азіатскомъ берегахъ Дарданеллъ.

Въ кругу нашихъ военныхъ спеціалистовъ существуетъ иное убѣжденіе, заключающееся въ томъ, что будто-бы флотъ, отважившійся на прорывъ Дарданеллъ, изъ Средиземнаго моря, подвергнется неминуемой гибели подъ огнемъ орудій въ узкомъ Нагарскомъ проходѣ [1]). Но самыя умнѣйшія соображенія и разсчеты должны уступить опыту. Опыты были. Адмиралъ Дукворлъ 18 февраля 1807 года съ одиннадцатью парусными кораблями прорвался въ Мраморное море и обратно, причемъ потеря его заключалась въ 34 убитыхъ и 189 раненыхъ [2]). Адмиралъ Сенявинъ предложилъ Дукворду повторить эту операцію, несмотря на то, что турки усилили вооруженіе батарей, пристрѣлялись и ожидали новаго прорыва, Дукворлъ не согласился. Но имя нашего доблестнаго адмирала ручалось за успѣхъ дѣла. Адмиралъ Фаррагутъ, этотъ

---

[1]) „Инженерный журналъ“, 1887 г., № 10, стр. 419.

[2]) Исторія великобританскаго флота. Д. Джемса, ч. IV, стр. 329—337.

почти современный намъ воинъ-морякъ, послѣ удачнаго прорыва подъ Виксбургомъ писалъ конгрессу между прочимъ: „всегда возможно форсировать проходъ, защищаемый фортами; мы это уже дѣлали и повторимъ всякій разъ; когда будетъ нужно“ [1]).

Съ 1807 года прорывъ чрезъ Дарданеллы немногимъ сдѣлался затруднительнѣе, ибо паруса замѣнены паромъ, а борта кораблей обшиты и защищены теперь очень толстою стальною бронею. Броненосная эскадра подъ прикрытіемъ дыма собственныхъ орудій или темноты прорвется почти также безнаказанно, какъ прорывались Дуквордъ, Варпаховскій, Фаррагутъ и многіе другіе.

Очень мало выстрѣловъ успѣютъ сдѣлать турецкіе артиллеристы въ четверть часа изъ своихъ тяжелыхъ пушекъ и еще менѣе снарядовъ, направленныхъ по быстро двигающимся кораблямъ можетъ попасть въ ихъ жизненныя части. Но результаты прорыва Дарданеллами могутъ быть столь громадны, что оправдаютъ смѣлость адмирала, который не побоится фортовъ и пушекъ. Узкій полуостровъ, окруженный съ сѣвера Сарасскимъ заливомъ, съ юга—водами Дарданелль, въ рукахъ сильной морской державы можетъ обратиться въ неприступный укрѣпленный лагерь, въ родѣ Торресъ-Ведрасъ. Владѣя этимъ полуостровомъ, командующимъ противуположнымъ азіатскимъ берегомъ, и сторожа зорко за выходомъ изъ Мраморнаго моря въ Средиземное, сильный врагъ запретъ навсегда нашему флоту выходъ изъ Чернаго моря и будетъ

---

[1]) Значеніе морской артиллеріи въ сраженіяхъ послѣдняго времени. Г. Пойэнъ, стр. 60.

вѣчно грозить бѣдою мирной жизни на берегахъ Крыма и Кавказа.

Мы пишемъ не политическій трактатъ и не рѣшаемъ вопросъ, какая нація первою явится оспаривать наше право на свободный выходъ въ Средиземное море и станетъ угрожать безопасности и мирному процвѣтанію нашего юга. Мы знаемъ лишь одно, что попытаться сдѣлать это съ шансами на успѣхъ могутъ только два флота: французскій и англійскій, вмѣстѣ или порознь. Въ виду того, что англійскій положеніе по преимуществу въ Мальтѣ и къ востоку отъ нея, т.-е. ближе къ Дарданелламъ, нежели французскій, и что въ англійской печати уже давно вопросъ о завладѣніи Константинополемъ рѣшенъ утвердительно, мы болѣе склонны представить себѣ, конечно, примѣрно, британскій флотъ враждебнымъ Россіи. Просматривая англійскій „Navy List“ мѣсяцъ за мѣсяцемъ за послѣдніе два года, мы видимъ, что британская средиземная эскадра постоянно увеличивается въ количествѣ судовъ и усиливается ихъ боевыми качествами. По странному ли совпаденію случайностей или преднамѣренно,—мы рѣшать не беремся,—но существуетъ замѣчательная послѣдовательность въ увеличеніи англійской средиземно-морской эскадры, по мѣрѣ постройки нашего флота на югѣ. Это увеличеніе дѣлается въ удивительно щедрыхъ размѣрахъ. Еще въ январѣ 1892 года англійскій главнокомандующій въ Мальтѣ имѣлъ дюжину броненосцевъ, т.-е. по четыре на каждый изъ нашихъ вполнѣ готовыхъ, а въ апрѣлѣ къ этой дюжинѣ прибавленъ еще одинъ „Sans-Pareil“. Къ 1 мая настоящаго года англійскій адмиралъ въ Мальтѣ, кромѣ минныхъ и быстроходныхъ

посыльныхъ судовъ, крейсеровъ и транспортовъ, имѣетъ тринадцать бронепосцевъ въ 125 тысячъ тоннъ водоизмѣщенія съ 46 орудіями отъ $16^1/_2$ до 9 дюймоваго калибра. Изъ числа этихъ тринадцати бронепосцевъ, крейсера: „Australia“ и „Undaunted“ на восьмичасовой пробѣ дали $18^1/_2$, узловую скорость, пять кораблей: „Victoria“, „Collingwood“, „Nile“, „Sans-Pareil“ и „Trafalgar“ отъ $16^3/_4$ до $16^1/_2$, а остальные шесть не менѣе 13. Отъ Мальты до Тенедоса 680 миль, которыя вся англійская эскадра сдѣлаетъ въ 55 часовъ времени. Надобно замѣтить, что нѣкоторая часть этой эскадры всегда плаваетъ по близости къ Архипелагу или стоитъ на якорѣ въ Смирнѣ, на Кипрѣ, на Лесбосѣ, въ Саламинѣ и т. д. Всѣмъ памятно извѣстіе о дессантѣ англичанъ въ Митилинѣ, надѣлавшемъ почему-то такъ много шуму, хотя не представлявшемъ ничего необыкновеннаго. Кто же изъ европейцевъ стѣснялся когда-либо дѣлать дессантныя ученія на пустынныхъ турецкихъ берегахъ. Не стѣснялись даже и мы, всегда не въ мѣру щепительные и осторожные. Впрочемъ, гдѣ бы ни застала критическая минута британскій флотъ, мы не можемъ сомнѣваться, что черезъ десять часовъ первый отрядъ—быстроходные броненосцы—могутъ уже прорваться въ Дарданеллахъ, а чрезъ 55 часовъ въ Мраморномъ морѣ можетъ оказаться весь средиземно-морской англійскій флотъ. Десятью часами позже въ его власти будетъ Константинополь и Босфоръ. Нужны громадныя усплія и тяжелыя матеріальныя жертвы, чтобы удержать за собою эти пункты, такой, напримѣръ, націи, какова Англія, въ то время, когда Россія рѣшится вырвать изъ рукъ первой ключъ къ нашему морю.

Однакожъ, не владѣя имъ, а идя въ обходъ, чрезъ Румынію и Болгарію, имѣя на флангѣ Австрію, или маршируя изъ Карса по горамъ и тропинкамъ Анатоліи, наши усилія и жертвы будутъ неизмѣримо болѣе англійскихъ. Да и всегда отнимать труднѣе, нежели захватывать, оправдываясь необходимостью и самосохраненіемъ.

Ожидая въ Севастополѣ военнаго столкновенія, нашъ черноморскій флотъ могъ бы предупредить непріятеля въ Дарданеллахъ. До Константинополя все разстояніе равняется 270 милямъ и можетъ быть пройдено въ двадцать четыре часа даже такимъ ходокомъ, какъ „Чесма“. Немного мы можемъ противупоставить британскому флоту—только три корабля: „Чесму“, „Синопъ“ и „Екатерину“. Черезъ два года къ нимъ прибавится „Двѣнадцать Апостоловъ“, „Георгій Побѣдоносецъ“ и „Три Святителя“. Это, конечно, будетъ довольно значительная матеріальная сила, съ которою придется считаться всякому флоту, пришедшему въ Черное море съ враждебными цѣлями. Но не слѣдуетъ забывать, что европейскія морскія державы не остановились въ увеличеніи своихъ морскихъ силъ и не ждутъ окончанія разсчетовъ нашего морскаго министерства съ русскимъ обществомъ пароходства, по выкупу Лазаревскаго адмиралтейства. Великобританія легко можетъ удвоить черезъ годъ свою средиземно-морскую эскадру, а мы все еще останемся при нашихъ шести корабляхъ. За неимѣніемъ ли эллинговъ или по инымъ причинамъ, приходится мириться съ мыслью, что большая часть нашего морскаго бюджета должа быть удѣлена на балтійскій флотъ, необходимый для защиты Либавы, сооруженный въ

свою очередь для флота, и что намъ не хватаетъ золота, которымъ въ изобилiи владѣютъ англичане. Нѣтъли, однако, какихъ-либо другихъ средствъ, которыя бы уравняли нашу слабую числомъ эскадру съ британскою въ минуту столкновенiя? Этотъ вопросъ не новъ, и онъ занималъ въ свое время лучшихъ французскихъ морляковъ, добросовѣстно изучившихъ причины и источники своихъ страшныхъ катастрофъ въ длинные годы революцiи, консульства и имперiи.

„Чтобы флотъ слабѣйшiй числомъ могъ выдержать неравную борьбу“, — писалъ недавно скончавшiйся доблестный адмиралъ Журьенъ-де-ла-Гравьеръ, — „я не нахожу иныхъ средствъ, какъ слѣдующiя: вооружать заблаговременно; дѣлать мало, чтобы дѣлать хорошо; заботиться не о числѣ судовъ, которыя выйдутъ въ море, но о томъ, какъ они себя выкажутъ“ [1]). Въ подтвержденiе справедливости такого мнѣнiя, Журьенъ-де-ла-Гравьеръ ссылался на примѣръ замѣчательной морской войны 1812 года Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ съ Англiею. Обращаемся и мы къ тому же историческому примѣру. Ничтожный по матерiальному составу и малочисленный флотъ Соединенныхъ Штатовъ доказалъ самымъ блестящимъ образомъ, что въ морѣ непобѣдимы только хорошiе экипажи, искусные и опытные командиры и исправныя во всѣхъ отношенiяхъ суда. Гордые британскiе моряки, увѣнчанные лаврами С. Винцента и Трафальгара, казалось, безспорно владѣли въ 1812 г. всѣми водами на земномъ шарѣ. Но Соединенные

---

[1]) Морскiя войны временъ французской республики и имперiи. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. Ч. II, стр. 183.

Штаты осмѣлились оспаривать это господство и, для поддержанія равноправности своего флага, выслали въ море шесть фрегатовъ и нѣсколько другихъ мелкихъ судовъ. Какія ничтожныя силы по сравненію съ тѣми, которыя прикрывались британскимъ флагомъ! Однакожъ съ перваго боя и почти до послѣдняго, побѣда оставалась за американцами. Они явились даже къ самымъ берегамъ Великобританіи и чуть ли не въ воротахъ ея главнѣйшихъ портовъ брали призы и били своихъ противниковъ. Благодаря этому малочисленному флоту, Соединенные Штаты выиграли свое дѣло послѣ того, какъ вся Европа помирилась съ мыслью о непобѣдимости Англіи на моряхъ.

„Суда американцевъ имѣли большую ходкость, экипажи были составлены изъ выборныхъ людей, работали дружно и проворно, а капитаны имѣли практическія познанія, которыя пріобрѣтаются въ морѣ долголѣтнею опытностію“ [1]). Такъ объясняетъ побѣды американцевъ Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. Да иначе объяснить и понять нельзя успѣховъ американцевъ. Извѣстный морскому міру бой „Чизапика“ съ „Шаннономъ“ какъ нельзя наглядиѣе подтверждаетъ заключеніе Журьенъ-да-ла-Гравьера.

Американскій фрегатъ „Чизапикъ“ послѣ кровопролитнаго боя, продолжавшагося только четверть часа, былъ взятъ англійскимъ фрегатомъ „Шаннонъ“ на абордажъ, хотя фрегаты были совершенно одинаковы по своимъ силамъ. Это славное дѣло, послѣдній

---

[1]) Морскія войны временъ французской республики и имперіи. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. Ч. II, стр. 186.

участникъ котораго адмиралъ сэръ Прово Виллисъ умеръ лишь въ началѣ текущаго года, было выиграно англичанами не случайно и не даромъ, а совершенно заслуженно. Сэръ Филиппъ Брокъ командовалъ „Шаннономъ“ уже семь лѣтъ, а Лауренсъ принялъ „Чизапикъ“ только за нѣсколько дней передъ боемъ; первый фрегатъ восемнадцать мѣсяцевъ крейсеровалъ въ морѣ, а второй только наканунѣ роковаго дня вышелъ изъ порта. „Шаннонъ“ имѣлъ экипажъ, свыкшійся съ правилами безпрекословнаго повиновенія, а экипажъ „Чизапика“ состоялъ изъ людей, только-что передъ тѣмъ бунтовавшихся. „За это дѣло американцы папрасно роптали на судьбу“, —говоритъ Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. „Судьба не измѣнила имъ: она была только справедлива. „Шаннонъ“ взялъ „Чизапикъ“ 1 іюня 1813 года; но уже 14 сентября 1806 года капитанъ Брокъ, принявъ надъ нимъ начальство, сталъ подготовлять эту славную развязку кровавой битвы“ [1]).

Техника машино и судостроенія идетъ такими быстрыми шагами, что нельзя даже предвидѣть, каковы будутъ военные корабли черезъ 10—15 лѣтъ. Ходъ ихъ увеличится, броня утолстится или отольется изъ новаго металла, пушки удлинятся, меленитовыя, пенкластитовыя или экразитовыя бомбы получатъ свое мѣсто въ погребахъ броненосцевъ, мины, подводныя лодки и аэростаты сдѣлаютъ морскую войну еще ужаснѣе, еще убійственнѣе даже той, какую мы можемъ теперь себѣ вообразить. Но главный элементъ, который будетъ управлять и пользоваться всѣми новѣйшими усовершенствованіями и изобрѣтеніями, оста-

[1]) Морскія войны. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. Ч. II, стр. 187.

нется тотъ же самый — люди. У болѣе подготовленныхъ и обученныхъ все пойдетъ на пользу и славу своей родины, невѣжественные и педисциплинированные потеряютъ еще болѣе отъ всѣхъ этихъ успѣховъ техники.

Готовимъ-ли мы наши экипажи въ духѣ современныхъ требованій, имѣемъ ли право ожидать отъ нашего малочисленнаго флота исполненія тѣхъ задачъ, которыя родина возлагаетъ на него?

VIII.

Полный разгромъ французскаго флота и удивительные успѣхи англійскаго, завоевавшаго всѣ моря и колоніи, принадлежавшія Франціи и ея союзникамъ въ началѣ текущаго столѣтія, не прошли безслѣдно для побѣжденныхъ. Кровь, пролитая на корабляхъ, отчасти утопленныхъ, отчасти уведенныхъ въ Англію, какъ призы, искупила ошибки и заблужденія моряковъ того времени. Обезсиленные, но не приниженные несчастіями и беззавѣтно преданные своему прекрасному дѣлу, они сохранили въ себѣ достаточно энергіи и свойственнаго только чисто морскимъ людямъ упорства для дальнѣйшаго полезнаго существованія. Они умѣли и успѣли убѣдить Францію въ томъ, что великія несчастія ея флота произошли не отъ характера народа, несоотвѣтствовавшаго условіямъ жизни на морѣ, а отъ временнаго нравственнаго упадка личнаго состава кораблей въ тотъ именно моментъ, когда экипажи англійскихъ достигли самой высокой степени развитія духовнаго. Во Франціи вы-

рось повый флотъ, сдѣлавшійся драгоцѣннымъ, сильнымъ и могущественнымъ ея оружіемъ, тяжесть котораго испытывали и мы въ Крымскую кампанію. Какъ совершилось это перерожденіе флота, принесшаго великому императору столько огорченій и разочарованій?

Лучшіе моряки, пережившіе несчастія, указали на главнѣйшія причины ихъ и на ошибки правительства и администраціи, искренно желавшихъ, но неумѣвшихъ создать морскихъ вооруженныхъ силъ. Во Франціи, нѣсколько разъ мѣнявшей самымъ коренным образомъ весь строй правленія послѣ Наполеона I, подъ вліяніемъ громкой и всесторонней критики тѣхъ же моряковъ, постепенно создалась вполнѣ отчетливая идея о флотѣ, о его задачахъ и назначеніи, и выросла цѣлая стройная система обученія и подготовленія его къ войнѣ. Парламентъ и министры мѣнялись, уходили или умирали. Они могли снабжать флотъ большими или меньшими матеріальными средствами, могли хуже или лучше распоряжаться этими средствами, что отражалось на количествѣ и вообще на матеріальной части морскихъ силъ, но идея о флотѣ и система его боевой подготовки оставались неприкосновенными и непзмѣнными, и подъ ихъ эгидою медленно, но безостановочно росъ и совершенствовался личный составъ флота.

„Французы убѣдились, что отдаленное дѣйствіе центральной власти очень слабо замѣняетъ постоянное дѣйствіе *власти помѣстной*; что самая искусная *администрація не можетъ замѣнить управленія непосредственнаго*; что *сила созидающая можетъ заклю-*

читься только въ военачальникъ“ [1]), т.-е. въ строевомъ адмиралѣ, вся служба котораго извѣстна цѣлому флоту и не зазорна въ глазахъ его. Съ 1831 года во Франціи установилось правило держать постоянно нѣсколько кораблей и другихъ мелкихъ судовъ въ плаваніи. Эти вполнѣ готовыя къ бою и плавающія на военномъ положеніи суда, соединенныя въ эскадру подъ командою одного начальника и руководителя ихъ боевой подготовки—адмирала, составляли и составляютъ теперь одинъ изъ надежнѣйшихъ элементовъ могущества Франціи. Новая морская исторія этой страны съ того же 1831 года есть исторія эскадръ адмираловъ Руссена, Лаланда Гюгона, Гамелена и другихъ вплоть до Жерве и Дюперре. Обязанность и усилія всѣхъ этихъ начальниковъ, подолгу и *безсмѣнно* командовавшихъ, были направлены прежде всего къ содержанію въ полной боевой готовности ввѣренныхъ имъ эскадръ, къ образованію опытныхъ экипажей и къ постоянному сохраненію послѣднихъ на время тяжкихъ испытаній на палубахъ кораблей. Командуя въ свое время эскадрою, каждый французскій адмиралъ зналъ и знаетъ, что онъ не подставное, случайное лицо, которому начальство снисходительно даетъ возможность получать причитающіяся столовыя или доплавать нѣсколько недѣль, недостающія по цензу для повышенія и для полученія бо́льшей пенсіи въ отставкѣ, но что онъ есть въ данное время именно то самое лицо, тотъ извѣстный флоту и намѣченный уже давно имъ офицеръ, которому правительство ввѣритъ защиту всѣхъ

---

[1]) Морскія войны. Журьенъ-де-ла-Гравьеръ. Ч. II, стр. 162.

своихъ интересовъ на морѣ, что онъ военачальникъ, который поведетъ подготовленную имъ эскадру въ бой и отвѣтитъ за всѣ послѣдствія его. Французскіе моряки испытали всю тяжесть ударовъ англійскаго флота, подготовленнаго въ эскадрахъ лордами С. Винцентомъ и Нельсономъ, и сочли благоразумнымъ кое-что заимствовать отъ своихъ соперниковъ. Заслуга не всегда въ изобрѣтеніи новаго.

Наши морскія войны со шведами и турками мало чему научили насъ и не могли научить. Первыхъ мы побѣждали и били въ періодъ ихъ внутренняго разлада и спора государственныхъ чиновъ изъ-за власти, а турки всегда отличались полною неспособностью усвоить себѣ морское дѣло. Этотъ храбрый по природѣ и по религіозному фанатизму народъ, въ періодъ галернаго флота, когда рабы, прикованные къ скамьямъ, были единственнымъ средствомъ передвиженія, завоевалъ большую часть восточнаго побережья въ Средиземномъ морѣ. Но какъ только военное морское дѣло потребовало искусства управленія парусами, а затѣмъ машинъ, брони, минъ, электричества и многихъ другихъ хитроумныхъ знаній, турки мало-по-малу лишались своихъ владѣній, омываемыхъ водами, и теперь, какъ извѣстно, потеряли всякую охоту плавать по морямъ. Они еще продолжаютъ покупать отъ времени до времени кое-какія военныя суда, но справиться съ ними не могутъ. Гибель „Этрогрула“ не есть несчастная случайность, а самый естественный конецъ не по силамъ предпринятаго дѣла. Морскія побѣды надъ турками намъ стоили дорогой крови, но побѣжденные никогда не стояли не только выше, но даже наравнѣ съ нашими моряками по внутрен-

нему содержанію, и лишь иногда, какъ, напримѣръ, въ 1877—78 годахъ, превосходили въ матеріальномъ отношеніи. Самая тяжелая наша война со шведами велась Петромъ Великимъ. Тогда все было противъ насъ: военный талантъ, молодость и энергія Карла XII, опытность его стараго флота и наконецъ только-что начинавшаяся силоченность шведовъ. При Петрѣ Великомъ морское дѣло вообще и повсюду еще находилось въ періодѣ первоначальнаго развитія и не достигло степени искусства, доступнаго только спеціалистамъ. Тогда на морѣ сражались авантюристы, храбрые и безпокойные люди, не находившіе себѣ достаточно дѣла на сушѣ. У насъ не было такихъ авантюристовъ, но Москва, освободившая древнюю Русь отъ ига и собравшая ее въ сильное государство изъ многочисленныхъ удѣловъ, создала *нарядныхъ* людей, готовыхъ исполнять велѣнія власти повсюду.

„У нашего Государя вся земля, обычай таковъ, *вси люди нарядны*“,—говорилъ московскій посолъ въ Литвѣ. Меншиковъ, Головнинъ, Апраксинъ и другіе сподвижники преобразователя были назначены имъ на карбасы и фрегаты и исполняли по совѣсти указы своего Государя: они плѣнили, разбили и прогнали шведовъ изъ Невы, не будучи въ морскомъ корпусѣ или въ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ. Здѣсь проявлена была удивительная доблесть, но не могло проявиться морское искусство. Однакожъ самъ Петръ Великій не довольствовался одною доблестью, а учился и посылалъ въ Европу учиться своихъ подданныхъ. Мы не можемъ отвергать присутствія доблести въ другихъ народахъ и не сознавать, что доблесть, въ соединеніи съ искусствомъ, знаніемъ и опытностью имѣетъ болѣе шансовъ

на побѣду. Нашему новѣйшему флоту предстоитъ мѣряться силами уже не съ турками или шведами, а со старыми западно-европейскими моряками. Развѣ Черное море не есть для насъ широкій путь въ Средиземное, гдѣ вѣковая борьба народовъ еще не окончена, не можетъ и не должна окончиться безъ участія Россіи и ея морскихъ вооруженныхъ силъ. Но чтобы принять участіе въ такой борьбѣ на морѣ, надобно явиться туда съ флотомъ, такъ же искусно построеннымъ, вооруженнымъ и обученнымъ, какъ у нашихъ соперниковъ. Для всего этого мы имѣли достаточно времени съ несчастной Крымской кампаніи, убѣдившей насъ въ полной непригодности организаціи нашихъ морскихъ вооруженныхъ силъ.

1856 годъ оставилъ въ наслѣдство морскому министерству, 3.919 офицеровъ различныхъ ранговъ и 125.169 нижнихъ чиновъ [1]). Съ 1810 года организація этихъ морскихъ командъ основывалась на желаніи соединить въ нихъ познанія морской службы съ одинаковымъ знаніемъ пѣхотнаго строя. Исходя изъ этого желанія, флотскимъ командамъ придана была организація пѣхотной тактической единицы—батальона; батальоны составляли бригады и дивизіи. Въ Балтійскомъ флотѣ было три дивизіи, въ Черноморскомъ—двѣ. Всѣ эти батальоны служили нѣкоторую, въ Балтикѣ всегда наименьшую, часть года на различныхъ судахъ: корабляхъ, фрегатахъ и бригахъ, приписанныхъ, въ свою очередь, къ экипажамъ. Такая двойственная и отвѣчающая болѣе военно-сухопутнымъ

---

[1]) Обзоръ дѣятельности морского управленія въ Россіи съ 1855 по 1860 г. Ч. I, стр. 1.

требованіямъ службы организація флота по необходимости распадалась всякій разъ при выходѣ кораблей въ море, такъ какъ батальоны и составлявшія ихъ роты расписывались лѣтомъ по судамъ и не рѣдко дробились. Въ Кронштадтѣ жили не моряки въ строгомъ смыслѣ этого слова, а морскіе батальоны, отъ которыхъ требовались излишнія спеціальныя познанія: управленіе парусами, проводка снастей, сложная гимнастика, кромѣ фронта и маршировки. При тогдашней двадцати-пятилѣтней службѣ, пожалуй и была нѣкоторая возможность удовлетворить этимъ требованіямъ. Въ Черномъ морѣ политическія обстоятельства: близость турокъ и умиротвореніе Кавказа заставляли смотрѣть сквозь пальцы на слабое знаніе дивизіями фронтоваго ученья, и батальоны плавали, обращаясь въ моряковъ.

Въ іюлѣ 1856 г. въ Бозѣ почившій Государь сдѣлалъ на Кронштадтскомъ рейдѣ смотръ старому флоту и простился съ нимъ навсегда. Двѣнадцать парусныхъ кораблей, фрегаты и корветы, еще такъ недавно блистательно маневрировавшіе у Гогланда, отсалютовали послѣдній разъ Императору, втянулись въ гавань и стали тамъ. Въ то же время вышли изъ гавани винтовые „Выборгъ“ и „Полканъ“ и открыли путь въ море уже единственному нашему Балтійскому флоту, такъ какъ Черноморскій не существовалъ de facto. Насталъ критическій моментъ реформъ и для морскихъ силъ имперіи.

Подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ Крымской кампаніи, морское министерство отказалось отъ непосильной на практикѣ двойственной роли флота и рѣшило ограничиться только заботами объ организаціи постоянныхъ

корабельныхъ командъ. Для этого оно уничтожило батальоны и дивизіи во флотѣ и для каждаго судна создало недѣлимыя единицы—роты, а ихъ соединило въ экипажи. Эти послѣдніе увеличивались или уменьшались въ прямой пропорціи съ количествомъ судовъ, приписанныхъ къ тому или иному экипажу, вѣдавшему береговое хозяйство морскихъ командъ. Крупныя роты фрегатовъ „Свѣтланы“ или „Петропавловска“ плавали и въ Средиземномъ морѣ и ходили на Дунай въ 1877 г. Всѣхъ людей этихъ ротъ соединяло одно звено—флагъ, понятіе о высокомъ значеніи котораго было пріобрѣтено на палубѣ, заучено на шканцахъ во время воскреснаго чтенія устава. Тотъ флагъ, которому отдавались ежедневно утромъ и вечеромъ воинскія почести, который, по понятіямъ корабельныхъ ротъ надобно было защищать до послѣдней капли крови, одинаково былъ дорогъ имъ вездѣ и повсюду. Въ прежнее время на Дунай пришлось бы послать баталіоны и въ нихъ вѣроятно оказались бы команды „Боярина“, „Петропавловска“ и мониторовъ, связанныхъ знаменемъ, знакомымъ имъ на ученьяхъ. Военнымъ людямъ вполнѣ понятны мотивы, по которымъ въ критическій моментъ такъ желательно имѣть команды, сжившіяся между собою и тѣсно сплоченныя около того, что̀ имъ съ перваго дня службы внушено охранять цѣною крови, что̀ составляетъ всю честь и гордость всякой военной части — флага или знамени. Пока люди будутъ воевать, пока на землѣ будутъ спорные вопросы, между націями эмблемы не потеряютъ своего глубокаго смысла, и стремиться къ умаленію значенія флага въ военной части, собирая ее то подъ корабельнымъ, то подъ батальоннымъ въ манежахъ, во всякомъ случаѣ

не дѣло военныхъ людей. Идя далѣе по пути реформъ, изъ ротъ, посаженныхъ на суда различныхъ ранговъ и типовъ, морское министерство составило эскадры для плаванія во внутреннихъ и внѣшнихъ водахъ. Такимъ образомъ возникли и въ нашемъ флотѣ практическая, тихо-океанская, средиземно-морская и другія эскадры. Прошло тридцать лѣтъ съ тѣхъ поръ, и въ нашемъ флотѣ еще живетъ достаточно моряковъ, плававшихъ въ этихъ первыхъ эскадрахъ. Живые обломки тѣхъ разрозненныхъ уже великихъ семей могли бы разсказать очень многое о громадныхъ усиліяхъ, съ которыми адмиралы, эта *помѣстная* власть, создали русскій флотъ, вводили морскіе порядки на немъ и образовывали судовые экипажи. Если когда-либо русскій флотъ увидитъ свою исторію, то исторія періода времени между концомъ пятидесятыхъ годовъ, вплоть до новѣйшихъ перереформированій, будетъ повѣствованіемъ объ этихъ эскадрахъ, всесторонне развившихъ русскихъ моряковъ и поставившихъ ихъ на одинъ уровень съ людьми той же профессіи самыхъ цивилизованныхъ народовъ. Пришлось начинать съ азбуки. На эскадрахъ дальнихъ морей — Лихачева, Попова, Шестакова русскіе экипажи научились жить, не умирая отъ цынги, считавшейся позорною болѣзнью еще лордомъ Джервисомъ, по царившею въ нашихъ балтійскихъ дивизіяхъ; научились бороться съ моремъ, ознакомившись съ его климатическими условіями въ различныхъ частяхъ свѣта, поняли вполнѣ, что внѣ корабля, на которомъ ихъ застала бы критическая минута, не было иного мѣста для насъ въ цѣломъ мірѣ. Въ этихъ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ выработалось впервые сознаніе необходимости особыхъ типовъ судовъ

для русскаго флота—крейсеровъ большихъ размѣровъ. На тѣхъ же эскадрахъ наши моряки выучились международнымъ сношеніямъ, увидѣли и оцѣнили сами, а не по письмамъ корреспондентовъ, силы и вооруженіе тѣхъ морскихъ державъ, съ которыми рано или поздно русскому флоту придется сводить счеты.

Нѣтъ зла болѣе того, которое родится отъ слѣпого, ни на чемъ серьезномъ не основаннаго пренебреженія къ сопернику, отъ незнанія его матеріальныхъ и духовныхъ средствъ, защиты и нападенія, а также и дѣйствительно слабыхъ сторонъ. Моряки могли изучить все это не въ корпусѣ или Академіи, не по книгамъ, а плавая подъ военнымъ флагомъ по всѣмъ морямъ широкаго Божьяго міра. Нельзя, живя съ людьми и входя съ ними въ постоянное соприкосновеніе, не знать общепринятыхъ обычаевъ и формальностей. Корабль въ четырехъ миляхъ отъ своей территоріи уже входитъ въ соприкосновеніе и сношеніе съ цѣлымъ міромъ, а военный флагъ изъ корабля, несмотря ни на его величину, ни на число людей или пушекъ, дѣлаетъ цѣлое государство. Это обстоятельство вмѣняло всегда въ обязанность командирамъ умѣнье обращаться съ чуждыми народами и въ обращеніи даже оттѣнять взгляды своего правительства на событія и его отношенія къ другимъ. Не всѣмъ адмираламъ, командовавшимъ нашими эскадрами заграницею, и не всегда рекомендовалась только скромность. Но даже и скромность требовалось проявить осторожно, не компрометтируя флага.

Въ 1824 году фрегатъ „Проворный“ отсалютовалъ въ Брестѣ безъ счета, и на вопросъ адмирала Гурдона, сколько русскіе желаютъ получить отвѣтныхъ

выстрѣловъ, услыхалъ отъ командира фрегата, капитанъ-лейтенанта Казина, что русское правительство со своими друзьями не считается [1]). Плававшія наши эскадры научились раскланиваться съ друзьями и считаться въ салютахъ. Нигдѣ морскіе военные чины, начиная съ командировъ, не образуются такъ совершенно и всесторонне, какъ въ плавающихъ эскадрахъ, подъ непосредственнымъ руководствомъ и наблюденіемъ адмираловъ, всеобъединяющихъ, ко всему относящихся съ должною строгостью и серьезностью. Въ морѣ нѣтъ мелочей, нѣтъ пустяковъ, которые могли бы быть пропущенными сквозь пальцы и незамѣченными. Въ бою, конечно, каждый корабль отвѣтитъ самъ за себя, но святая обязанность каждаго отдѣльнаго корабля придти на помощь другому въ тяжкую минуту опасности. Но чтобы исполнить это, надобно умѣть маневрировать между кораблями, умѣть отличать опасное положеніе отъ безопаснаго, знать характеры и даже слабости своихъ товарищей-командировъ. Наши эскадры въ шестидесятыхъ годахъ вытягивались изъ гавани подъ адмиральскимъ флагомъ и подъ нимъ же возвращались изъ кругосвѣтнаго плаванія.

На учебной эскадрѣ Г. И. Бутакова, съ нѣкоторымъ перерывомъ командовавшаго ею двѣнадцать лѣтъ, выработалась теорія морской тактики, принятая къ руководству самыми передовыми моряками Западной Европы. Всѣ построенія и эволюціи молодого броненоснаго флота, составленнаго изъ различнаго типа судовъ разнообразныхъ скоростей и эскадренныхъ ра-

---

[1]) Нѣчто о салютахъ между Россіею и Франціею. „Морской Сборникъ“, 1853 г., іюль, стр. 68—70.

діусовъ, исполнялись съ такою отчетливостью и съ такимъ совершенствомъ, съ какими теперь исполняются только хитроумныя построенія новыхъ флотскихъ батальоновъ на плацу Крюковскихъ казармъ или у подножія бронзоваго Лазарева. Стрѣльба въ цѣль производилась изъ орудій по щитамъ, буксировавшимся маневрировавшими судами, и конечно ближе всего подходила къ требованіямъ настоящей войны. Такая стрѣльба укрѣпляла нервы и пріучала комендоровъ къ большей точности въ прицѣливаніи. Тарапеніе, ежедневное описываніе самыхъ минимальныхъ циркуляцій, такъ называемыхъ „*восьмерокъ*“, среди стоящей на якорѣ эскадры и наконецъ такъ прекрасно организованное дневное и ночное сигналопроизводство и управленіе шлюпками,—все это выработало въ Транзундѣ по-истинѣ военную эскадру, которая и знала, что она сдѣлаетъ и кто ее поведетъ въ дѣло.

Но Россія послѣ Крымской кампаніи требовала не одной только реформы во флотѣ, а полнаго и всесторонняго обновленія и вмѣстѣ съ ними, какъ водится, чрезвычайныхъ расходовъ, потрясшихъ наши финансы. Первою жертвою финансоваго разстройства у континентальной страны долженъ былъ дѣлаться и сдѣлался, какъ это нерѣдко уже случалось и прежде—флотъ. Съ 1868 года, именно съ того времени, когда созидающій морской духъ начиналъ уже преобладать въ нашемъ флотѣ надъ бюрократизмомъ, всегда и такъ безпощадно парализующимъ всякое живое дѣло, когда эскадры наши сдѣлались представителями русской морской вооруженной силы на всѣхъ моряхъ и главнѣйшею заботою морского вѣдомства, бюджетъ на флотъ сталъ уменьшаться и дошелъ до $16^1/_2$ милліоновъ. Это

было настоящимъ бѣдствіемъ для русскаго флота, такъ какъ обѣдненіе его совпало съ введеніемъ стальнаго судостроенія, съ выдѣлкою нарѣзной артиллеріи, сильныхъ механизмовъ, расширеніемъ и углубленіемъ гаваней. Неестественное положеніе морского корпуса на Васильевскомъ островѣ, обученіе рекрутовъ на особомъ рангоутномъ кораблѣ, гардемаринскія плаванія, учебный экипажъ въ Севастополѣ,—все это, разработанное, почти законченное въ деталяхъ, было сдано въ архивъ и сдѣлалось невыполнимымъ по безденежью. Бюрократія никогда и ни въ какомъ учрежденіи не уступаетъ охотно своего нагрѣтаго мѣста. Она не уступила его и въ морскомъ вѣдомствѣ, и денежныя нехватки отразились на составѣ нашихъ эскадръ и на сокращеніи ихъ плаваній до minimum'а. Въ это по-истинѣ несчастное и роковое для русскаго флота время, никогда не прекращавшаяся борьба между канцеляріями и эскадрами окончилась въ пользу первыхъ. Корабельныя команды начали снова и понемногу обращаться въ чисто береговыя; интересы судового начальства: командировъ и старшихъ офицеровъ съ одной стороны и экипажныхъ командировъ съ ротными, адъютантами и даже фельдфебелями съ другой—сдѣлались противуположными. Все это было и должно было быть, ибо если матросы, или люди, одѣтые въ ихъ форму, не плаваютъ, то они являются аномаліею, ихъ надобно занимать чѣмъ-нибудь—обучать маршировкѣ и фронту; надобно кормить, а для этого сажать и ростить капусту, посылать на вольныя работы, плотничать, столярничать и т. д. Но когда человѣкъ или цѣлое общество людей занимаются не тѣмъ, для чего они призваны, когда завѣдомо извѣстно, что вся сует-

ливая работа ихъ исполняется лишь потому, что надобно же что-нибудь дѣлать и чѣмъ-нибудь занимать и заниматься, тогда забывается первоначальная цѣль самаго призванія. Сокращены были дальнія плаванія до уничтоженія тихо-океанской эскадры, уменьшено количество угля для транзундской. Морской корпусъ остался на томъ же Васильевскомъ островѣ. Да и въ самомъ дѣлѣ, для чего было воспитывать дѣтей въ истинно морскомъ духѣ гдѣ-либо на берегу моря или на кораблѣ, когда по выходѣ изъ корпуса предстояло юнотамъ нести крѣпостную службу въ Кронштадтѣ, стоять въ караулахъ, въ дежурствахъ, маршировать, или на огородахъ и въ цейхаузахъ. Для всего этого, конечно, могъ подготовить морской корпусъ въ Петербургѣ.

Самое ужасное и печальное время переживалъ нашъ флотъ наканунѣ войны 1877 года. И однакожъ, какъ доказала та же война, это печальное время не отозвалось гибелью личнаго состава и дало, даже въ избыткѣ противъ матеріальной части, людей для всѣхъ надобностей. Это случилось, конечно, только благодаря воспитанію балтійскихъ моряковъ въ эскадрахъ, хотя и уменьшенныхъ и сокращенныхъ, но все-таки поддерживаемыхъ на кое-какіе остатки морского бюджета. По особой причинѣ, сложившейся уже временемъ и обычаемъ, корпусъ корабельныхъ офицеровъ, съ командиромъ во главѣ, оставался почти постояннымъ на плававшихъ эскадрахъ. Командиры были прикованы къ своимъ кораблямъ не параграфами или статьями какого-либо особаго положенія, а любовью къ дѣлу, которому они посвятили себя и которое знали. Власть командира слишкомъ велика, положеніе почетно, дѣ-

ятельность плодотворна и широка, а военный человѣкъ болѣе нежели что-либо любитъ власть и дѣятельность, которыя обѣщаютъ карьеру, поощряютъ честолюбіе. Энергичные, дѣятельные и способные офицеры командовали десятки лѣтъ, и морское министерство не могло жаловаться на недостатокъ исполнителей самыхъ трудныхъ порученій. Оно никогда не бывало поставлено въ затрудненіе выборомъ командира на какое-либо судно, которое молва называла опаснымъ, оно могло, не стѣсняясь бюрократическими перегородками, сортировать людей и пользоваться услугами болѣе способныхъ, дѣятельныхъ и свѣдущихъ.

Въ море, въ дальнія плаванія рвались тѣ офицеры, которые высшимъ благомъ, своимъ идеаломъ считали командованіе кораблемъ и эскадрою. Первое дальнее плаваніе почти рѣшало участь морскихъ офицеровъ того времени. Они или отказывались отъ корабельной, походной службы и пристраивались на берегу, или возвращались изъ плаванія для того, чтобы идти снова. Во второй и третій дальній походъ попасть было легче, такъ какъ офицеръ поплававшій пріобрѣталъ вмѣстѣ съ опытностью и знаніемъ службы репутацію и цѣну въ средѣ моряковъ. Адмиралы и командиры имѣли возможность и нравственное право сортировать и выбирать офицеровъ, начиная со старшаго—этого кандидата въ командиры. Тѣ же офицеры, которые питали отвращеніе къ морю еще въ корпусѣ, боялись брать на свои плечи отвѣтственность за вахту или благополучное плаваніе, были надѣлены отъ природы слабыми нервами и дурнымъ зрѣніемъ, не имѣли надобности подъ угрозою лишенія службы и хлѣба становиться на дорогѣ болѣе способныхъ и пригодныхъ

къ строевой службѣ своихъ товарищей. Хозяйничая на огородахъ и въ швальняхъ, обучая въ манежахъ и казармахъ, береговые офицеры шли въ одной линіи съ плавающими. Это, безъ сомнѣнія, было непормально, но непормальность являлась естественнымъ послѣдствіемъ первоначальнаго воспитанія въ стѣнахъ корпуса и сокращенія морского бюджета вообще и расходовъ на плаванія въ частности. Теперь эта ненормальность называется *недостаткомъ правды во всемъ строѣ* службы флота того времени. Но правда частная, кружковая всегда должна уступить обще-государственной правдѣ. Верховная власть твердо рѣшила имѣть флотъ, и во исполненіе этой державной воли наше отечество дастъ матеріальныя средства на него. На флотѣ лежитъ единственная и святая обязанность—оправдать предначертанія власти и упованія своей родины. Командиры поведутъ наши корабли въ бой, и та система, которая дастъ нашимъ кораблямъ лучшихъ, опытнѣйшихъ и храбрѣйшихъ командировъ, будетъ лучшею. Въ этомъ заключается государственная правда, а не въ заботѣ начальства изъ всѣхъ кадетъ морского корпуса, дожившихъ до пятидесяти шести лѣтъ, непремѣнно сдѣлать адмираловъ, не разбирая, умны ли, малоспособны, энергичны, слѣпы или зрячи выпущенные изъ корпуса юноши.

Почти одновременно съ возсозданіемъ Черноморскаго флота, весь онъ подвергся новой коренной и всесторонней реорганизаціи при самой благопріятной внѣшней обстановкѣ. Главный нервъ всякихъ вооруженныхъ силъ—деньги.

Нашъ флотъ никогда еще не пользовался такими изобильными денежными средствами, какъ въ послѣд-

нее десятилѣтіе. Морской бюджетъ достигъ почти пятидесяти милліоновъ, корабельные списки увеличились и продолжаютъ расти, строятся новые эллинги, мастерскія, доки и т. д.

Конечно, остается еще желать очень многаго. Необходимъ портъ на Мурманѣ для крейсеровъ; хорошо бы ассигновать на флотъ семьдесятъ пять милліоновъ; несравненно лучше бы „Сысой Великій“, „Полтаву“ и „Севастополь“ видѣть въ южной бухтѣ, а не во льдахъ Финскаго залива или въ пресловутомъ аванпортѣ. Но человѣческія желанія также безграничны, какъ и геній на пути изобрѣтательности и усовершенствованій.

Здѣсь не мѣсто обсуждать всѣ реформы, преобразившія личный составъ нашего флота, и будетъ достаточно отмѣтить лишь главныя изъ нихъ, положившія рѣзкую грань между существующими порядками и минувшими. Въ отношеніи организаціи личнаго состава мы вернулись снова къ дивизіямъ, цензъ уравнялъ способности и таланты, привелъ всѣхъ къ одному знаменателю, а предѣльный возрастъ измѣнилъ вѣковыя понятія русскихъ людей о службѣ воина Царю и Отечеству. Однакожъ всѣ эти реформы относятся къ береговой жизни флота и регулируютъ іерархическое движеніе офицерскихъ чиновъ въ немъ. Онѣ не усилили значенія эскадры, не подняли ея даже на тотъ уровень, на которомъ она стояла еще такъ недавно, до реформъ. Какъ до Крымской кампаніи ходили наши корабли для ученыхъ изысканій и открытій въ дальнихъ моряхъ, такъ и теперь, но только регулярнѣе отправляются по одиночкѣ два или три крейсера въ Японію. Бискайская бухта, все еще страш-

ная для нашихъ военныхъ кораблей, не обходится ими безъ аварій, гостепріимно исправляемыхъ въ англійскихъ и французскихъ адмиралтействахъ. Суэцкій каналъ и сильные механизмы такъ упростили дальнѣйшія плаванія, что ихъ уже нельзя считать школою, замѣняющею эскадренныя. Мысомъ Горномъ и вокругъ Доброй Надежды нашимъ офицерамъ приходится плавать чрезвычайно рѣдко, и сравнивая эти немногія теперешнія плаванія съ прежними, мы не можемъ не видѣть, что ошибки перваго Кузнецовскаго отряда стали не только повторяться регулярно, но даже не замѣчаются въ морскомъ обществѣ. Вывелись-ли изъ употребленія лоціи Мори и Горсбурга, пренебрегаютъ-ли ихъ совѣтами или по какимъ-либо иным причинамъ, наши крейсеры все умудряются идти противъ пассатовъ и муссоновъ, съ острововъ Зеленаго мыса отъ Африки и порождаемой ею штилевой полосы, а по ней, съ Фалкландскихъ на Азоры и т. д. Мы видимъ теперь, что тѣ немногія суда, которыя плаваютъ по океанамъ еще подъ парусами, теряютъ не только брамъ-стеньги, что всегда бывало, но и реи, что никогда не объяснялось моряками иначе, какъ полнымъ невѣжествомъ въ морской практикѣ. Опытъ, конечно, полезенъ во всякомъ дѣлѣ, а въ морскомъ въ особенности, но еще полезнѣе, когда частные опыты суммируются и обобщаются, а не повторяются каждымъ лично для себя. Намъ скажутъ, что при теперешнихъ сильныхъ механизмахъ уже не стоитъ обращать вниманія на какой-то пассатъ или ничтожный муссонъ, и можно, игнорируя ихъ и всѣ указанія лоцій, прокладать курсы по прямой изъ точки въ точку. Все можно дѣлать, и объ воронахъ всегда говорятъ, что

опѣ летаютъ прямо, но всегда-ли подражаніе этимъ птицамъ обходится безнаказанно и не полезно-ли моряку и въ наше паровое время изучать законы природы, кое-что перечитывать и справляться съ минувшимъ, а не разсказывать въ своихъ рапортахъ комичныхъ происшествій *въ бури*, называвшілся всегда моряками *штормами*. Паръ облегчилъ плаванія, но нигдѣ не подалъ повода морякамъ забыть ихъ языкъ и точные термины. Страшный бичъ моряковъ — цынга, является непремѣнно на всякій корабль, который плаваетъ ощупью, безъ разсчета, такъ сказать, колобродитъ. И обратно, знаніе лоцій, атмосферическихъ явленій, свойственныхъ той или иной странѣ или части свѣта, обычаевъ, привычекъ и жизни прибрежныхъ народовъ приноситъ иногда громадныя услуги. Въ 1807 году капитанъ англійскаго флота Брисбенъ взялъ сильно укрѣпленный и многолюдный Кюрасао только благодаря тому, что вошелъ въ заливъ св. Анны на разсвѣтѣ 1-го января. Брисбенъ зналъ нравы голландцевъ и привычку ихъ—весело и съ большими возліяніями встрѣчать новый годъ и воспользовался этою слабостью голландцевъ. Но мало было знать только это одно, необходимо было, идя съ Ямайки, разсчитать свои курсы такъ, чтобы не показаться въ виду Кюрасао преждевременно, не возбудить подозрѣній и осторожности, а также и не опоздать къ разсвѣту 1-го января, когда у почтенныхъ гражданъ головы были тяжелы и отуманены. Великія задачи и тяжкая, но благодарная работа предстоятъ нашимъ крейсерамъ въ будущемъ.

Главнѣйшимъ и вѣроятно единственнымъ нашимъ союзникомъ въ столкновеніи съ богатою коммерческою

державою будетъ само безконечное море. Не пора-ли намъ снова, по примѣру моряковъ нашихъ первыхъ тихо-океанскихъ эскадръ, приняться за изученіе морей и всѣхъ свойствъ и явленій на водахъ земного шара.

Командиры нашихъ боевыхъ единицъ мѣняются въ строгомъ порядкѣ, на основаніи извѣстныхъ статей, параграфовъ и примѣчаній, день въ день по окончаніи урочнаго времени командованія, впрочемъ весьма непродолжительнаго. Эти частыя смѣны необходимы теперь для безостановочнаго движенія линіи, хотя онѣ не могутъ не идти прямо въ разрѣзъ съ государственною пользою. Казна строитъ корабли стоимостью въ десятки милліоновъ, не жалѣетъ денегъ на обученіе кадетъ, дорого оплачиваетъ практику мичмановъ, лейтенантовъ и даже молодыхъ капитановъ. Казалось бы, за всѣ эти расходы и заботы должны бы расплатиться выучившіеся и опытные офицеры—командиры судовъ линейнаго боя. Участь войны рѣшатъ командиры, и понятно, что главнѣйшею заботою морского управленія должна быть забота о тщательномъ подборѣ этихъ офицеровъ и о сохраненіи ихъ возможно продолжительный срокъ въ этомъ важномъ, полезномъ и почетномъ званіи.

Но къ нашимъ командирамъ предъявляются самыя умѣренныя требованія: четырехлѣтнее командованіе и въ томъ числѣ годовое или даже восьми-мѣсячное пребываніе подъ вымпеломъ. Этого, говорятъ, вполнѣ достаточно для того, чтобы опытнаго офицера отчислить отъ командованія, лишить на нѣсколько лѣтъ всякой дѣятельности, и когда онъ достаточно отяжелѣетъ и постарѣетъ—произвести въ адмиралы. Мы и

ндимъ, что ни одно изъ судовъ нашихъ не возвращается изъ плаванія подъ командою того, который вывелъ его изъ Кронштадта, и многія суда были въ плаваніи менѣе лѣтъ, нежели перемѣнили командировъ. Если для Россіи такъ нужны адмиралы, если морскіе уставы стоятъ выше государственныхъ цѣлей и нуждъ, то конечно приходится примириться съ четырехлѣтнимъ командованіемъ. Однакожъ оно могло бы продолжаться при иной обстановкѣ, отвѣчающей вполнѣ военно-морскимъ требованіямъ, и быть дѣйствительнымъ, а не номинальнымъ, какъ это нерѣдко теперь случается.

Командованіе строющимся кораблемъ или стоящимъ въ гавани развооруженнымъ, безъ пушекъ и экипажа,— развѣ такое командованіе имѣетъ что-либо общее съ военно-морскою службою? А между тѣмъ, можно назвать офицеровъ, которые прошли свою службу на батареѣ „Петронь-Меня“, уже давно развооруженной и недвигающейся съ мѣста изъ гавани.

Четырехлѣтняго командованія было бы достаточно, если у государства нѣтъ никакихъ средствъ удерживать командировъ на корабляхъ долѣе и тогда, когда бы усвоенъ былъ принципъ, что кораблемъ командуетъ только тотъ и тогда, когда ввѣренный ему корабль находится въ полной готовности черезъ сутки выйти изъ гавани и вступить въ бой. Если же корабль сдѣлать этого почему-либо не можетъ, то по здравому смыслу онъ перестаетъ быть боевою единицею, на которую правительство уже не должно разсчитывать

Такой корабль могъ бы быть зачисленъ въ резервъ и состоять въ немъ вплоть до момента, когда портъ произведетъ всѣ исправленія и подѣлки. Въ нашемъ

флотѣ принято съископи, чтобы командиры заботились объ исправленіяхъ въ порту и наблюдали за ними. Отмѣнять эти традиціи едва-ли надобно вслѣдствіе особаго устройства и порядковъ въ нашихъ портовыхъ учрежденіяхъ, поглощенныхъ оффиціальною перепиской; однакожъ нельзя же чисто береговую службу командира приравнивать къ морской походной. Годъ, проведенный командиромъ подъ вымпеломъ или въ кампаніи, могъ бы принести нѣкоторую пользу, еслибы слова вымпелъ или кампанія обозначали дѣйствительно то, что разумѣлось подъ ними, а не сдѣлались бы фигуральными выраженіями, мало кому понятными. Прежде эти слова обозначали пребываніе корабля въ морѣ по преимуществу въ движеніи. Теперь, когда говорятъ, что такого-то числа, напримѣръ, практическая эскадра или, правильнѣе, первая дивизія начала кампанію и такого-то окончила, этимъ опредѣляютъ, что назначенные заранѣе и съ марта вооружающіеся корабли, зачисленные въ первую дивизію, вытянулись изъ гавани на рейдъ, перешли затѣмъ въ два или три ближайшіе пункта, гдѣ снова стояли, и затѣмъ возвратились въ гавань, производя все время различныя морскія ученья, стрѣльбу въ цѣль, маневры, эволюціи и смотры. Въ минувшемъ году такая кампанія продолжалась четыре мѣсяца, въ текущемъ она сокращена на три. Запасъ угля, отпущенный на наши суда, даетъ возможность плавать имъ три дня въ мѣсяцъ или девять дней за все практическое ихъ лѣто. Въ сущности это такой короткій срокъ, что никакой энергичный и дѣятельный адмиралъ изъ кучи кораблей, составляющихъ дивизію, не успѣетъ организовать эскадру въ военно-морскомъ смыслѣ этого слова,

а командиры не будутъ въ силахъ усвоить себѣ эскадренной службы.

Въ общежитіи и въ различныхъ бюрократическихъ отчетахъ эскадрою называется собраніе нѣсколькихъ кораблей безъ различія и строгаго подбора типовъ, но подъ общею командою флагмана; въ военно-морскомъ— только собраніе кораблей извѣстныхъ типовъ: судовъ эскадреннаго боя, минныхъ, крейсеровъ и посыльныхъ, совершающихъ всевозможные маневры и эволюціи точно и безъ малѣйшаго замѣшательства, двигающихся съ назначенною адмираломъ скоростью при соблюденіи данныхъ интерваловъ, не разлучающихся ни днемъ, ни ночью, ни въ туманъ, ни въ непогоду, иначе, какъ получивъ на то приказаніе.

Мы не можемъ воздержаться, чтобы не привести здѣсь выдержки изъ письма одного изъ нашихъ опытныхъ и много плававшихъ командировъ объ эскадрѣ адмирала Dorlodot des Essarts бывшей въ Ширеѣ въ концѣ 1891 года. „Я видѣлъ здѣсь по-боевому сформированную эскадру и пришелъ въ полное восхищеніе. Умѣютъ же люди, тратя деньги, заводить на нихъ то, что̀ нужно. Надобно замѣтить, что эскадра адмирала Dorlodot есть третья часть цѣлой, имѣющей главную станцію въ Тулонѣ. Въ липіи кильватера, менѣе кабельтовъ между мателотами шли три гиганта „Hoche“, „Morceau“ и „Courbet“. Впереди бѣжали два развѣдчика по 1,800 тоннъ каждый съ двадцати узловымъ ходомъ и съ прекрасными морскими качествами („Troude“ и „Lalande“). Первый держался миляхъ въ трехъ, второй въ одной милѣ отъ головного корабля. На правой раковинѣ адмирала, для защиты отъ нападенія миноносокъ, шелъ контръ-ми-

попосецъ. Вся эскадра двигалась въ этомъ чудномъ боевомъ строѣ скоростью пятпадцати узловъ". Такъ же тѣспо и стройно, хотя не столь быстро, водилъ эскадру и Г. П. Бутаковъ. Но онъ, какъ сказано выше, командовалъ двѣнадцать лѣтъ эскадрою, и командиры не мѣнялись ежегодно. Теперь же адмиралъ или является самъ новичкомъ, зачастую замѣняя кого-нибудь, исполняя обязанпость,—или пайдетъ на своей эскадрѣ добрую треть новыхъ командировъ и еще болѣе новыхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Гдѣ-жъ тутъ образовать эскадру, подобную только-что описанной французской. Офицеры все-таки имѣютъ болѣе возможности узпать морское дѣло, нежели нижніе чины. Первые долѣе служатъ, легче усвоиваютъ и обобщаютъ случаи и явленія. Но какъ могутъ пижніе чины сдѣлаться матросами, если они будутъ плавать только по девяти дней въ году? Если рекрутъ поступитъ въ дивизію, то онъ попадетъ въ море только на второй годъ. Слѣдующіе нечетные годы до седьмого, когда его уволятъ въ отставку, онъ будетъ оставаться на берегу, а четные плавать. За семь лѣтъ у такого матроса наберется только 27 дней плаванія и 9 мѣсяцевъ, а при счастіи и 12 на палубѣ подъ вымпеломъ. Впрочемъ, команды мониторовъ и проплаваютъ и пробудутъ на палубѣ еще менѣе. Въ общественной жизни нѣтъ знанія или ремесла, которыя лежали бы въ самомъ существѣ человѣка и не требовали бы отъ него постоянной практики и усиленныхъ трудовъ и занятій. Балерины Бріапца и Цукки нравятся публикѣ за удивительное умѣніе танцовать, граціозно и легко бѣгать на носкахъ.

Но эти балерины танцуютъ не только на сценѣ,

въ часы спектакля, но практикуются и дома, и на репетиціяхъ въ театрѣ *ежедневно*. Еслибы онѣ не дѣлали этого или попробовали бы мѣсяца два, три, не болѣе, танцовать только на сценѣ, то заслужили бы одни свистки и сдѣлались бы предметами удивленія полотеровъ. Рубинштейнъ и Фигнеръ привлекаютъ сердца и умиляютъ самыя грубыя и черствыя души игрою и пѣніемъ не потому только, что одинъ одаренъ природою и высокимъ талантомъ, а голосъ другого развилъ и оцѣнилъ въ свободное отъ морскихъ занятій морской корпусъ, по главнымъ образомъ потому, что оба названные артиста не даютъ отдыха своимъ рукамъ и горлу, играютъ и поютъ ежедневно и подолгу. Еслибы въ землѣ войска Донского для обыденныхъ работъ и потребностей завели ословъ, а табуны лошадей продали бы Австріи или Германіи, руководствуясь правильнымъ хозяйственно-экономическимъ соображеніемъ, что ослы выносливы, смирны и требуютъ менѣе корма для себя, то могло ли бы военное министерство разсчитывать на донскихъ казаковъ, какъ на ловкихъ кавалеристовъ, посадивъ ихъ наканунѣ сраженій на лошадей, полученныхъ посредствомъ конской повинности или реквизиціи. Почему же военные моряки свободны отъ обязанности постоянно подготовляться и учиться — что̀ возможно только въ морѣ? Почему континентальные русскіе люди вообще могутъ и имѣютъ правс считаться моряками, если они только три мѣсяца въ году проводятъ на корабляхъ, а остальное время живутъ вдали отъ нихъ и отличаются отъ прочихъ русскихъ гражданъ лишь морскою формою, тогда какъ всякому понятно, что ни подобное препровожденіе времени, ни

даже форма не вырабатываютъ ни морскихъ характеровъ, ни знаній, ни традицій. Наша славная армія имѣетъ постоянно матеріалъ для своего обновленія въ цѣломъ народонаселеніи Россіи, около 23% котораго проходитъ самую серьезную военную школу; откуда и кѣмъ возобновится и пополнится флотъ, когда настанетъ критическая минута, и морскимъ дивизіямъ и батальонамъ придется плавать подъ шумъ и ревъ штормовъ, а не маршировать подъ веселые и ободряющіе звуки горновъ и барабановъ? Человѣческіе взгляды, вкусы и идеалы мѣняются, народы и цѣлыя царства исчезаютъ съ міровой сцены, но стихіи остаются тѣми же, и со всѣми ими, въ томъ числѣ и съ моремъ, надобно *умѣть* бороться. Выучиться этому умѣнью можно не изъ книжекъ или бесѣдъ въ береговыхъ каютъ-компаніяхъ, а на палубѣ корабля въ открытомъ морѣ. У насъ много сдѣлано за послѣднее время для матеріальной части флота. Строются броненосцы, эллинги, доки, черноморскіе корабли остаются вооруженными круглый годъ, но съ уменьшеннымъ комплектомъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ; съ постройкою либавскаго порта эта же мѣра сохраненія кораблей, разъ приведенныхъ въ порядокъ и полную готовность, вѣроятно, будетъ принята и на судахъ Балтійскаго флота. Мы обезпечены или, по крайней мѣрѣ, имѣемъ право считать себя обезпеченными въ томъ, что наши новые корабли находятся въ постоянной готовности выйти въ море. Но обезпечена-ли Россія въ томъ, что эти чудные и многомилліонные броненосцы, напримѣръ, въ *строю впереди*, какъ мечтаютъ наши стратеги, способны будутъ сторожить у Босфора входъ въ наше Черное море въ

ноябрѣ и декабрѣ, или же наблюдать въ эти же мѣсяцы за кавказскими берегами? Кто изъ черноморскихъ и вообще изъ русскихъ моряковъ знаетъ, какъ держатся въ бурную погоду, въ открытомъ морѣ, броненосцы „Синопъ“, „Чесма“, „Екатерина II“? Черноморцы думаютъ и вѣрятъ, что названные корабли могутъ выдерживать зимніе штормы въ морѣ, какъ выдерживали ихъ англійскіе въ океанахъ, хотя испытать этого нашимъ морякамъ на своихъ кораблях не случалось. Но извѣстно, что въ туманъ, въ бурю, въ пасмурность и въ темную, непастную ночь всякая заблокированная эскадра, умѣющая держаться въ тѣсно сомкнутой колоннѣ и обладающая секретомъ безошибочно отличать своихъ отъ враговъ, легко можетъ вырваться въ открытое море, напасть на непріятеля врасплохъ, или на отдѣльный небольшой отрядъ, пройтись грозою по пути его сообщенія съ базою и, вообще, надѣлать ему страшныхъ и непоправимыхъ бѣдъ. Въ журналахъ нашего Черноморскаго флота не записано ни одного подобнаго примѣрнаго прорыва въ декабрьскую ночь изъ Батума или Севастополя. Тамъ, гдѣ въ мартѣ стоитъ аршинный ледъ, и невольное противуестественное сомнѣніе закрадывается въ душу, растаютъ-ли эти страшныя массы льда, не вѣрится въ смѣлость непріятеля, который рѣшился бы на своихъ броненосцахъ забраться въ Финскій заливъ не только зимою, но и въ маѣ. Однако же, достовѣрно извѣстно, что непріятельскія эскадры два года слишкомъ и безъ отдыха плавали и держались въ Черномъ морѣ въ Крымскую войну. Нашъ минносный флотъ точно такъ же стоитъ неподвижно въ Севастополѣ по девяти мѣсяцевъ. А между тѣмъ, какое

это страшное и безпокойное оружіе противъ эскадры, ворвавшейся въ наши воды. При полной бдительности непріятеля, при самыхъ большихъ неудачахъ у насъ, все-таки нельзя не допустить возможности минныхъ атакъ при нѣкоторыхъ благопріятныхъ для нихъ условіяхъ, т.-е. при самыхъ *неблагопріятныхъ* атмосферическихъ явленіяхъ. Но для успѣха и здѣсь наши офицеры должны, кромѣ доблести, въ которой никто не сомнѣвается, имѣть лоцманскія знанія. Мало того, чтобы взорвать непріятельскій корабль, надобно послѣ взрыва спасаться самому и спасать другихъ, бѣжать въ ближайшій портъ, въ устье одной изъ множества кавказскихъ рѣчекъ, въ бухточку или, наконецъ, выброситься на берегъ удачно, не разбившись. Для этого необходимо по очертанію горъ, по нѣсколькимъ линіямъ промелькнувшаго сквозь мглу или туманъ берега, опредѣлить свое мѣсто. А знать все это можно только плавая зиму и лѣто вдоль черноморскихъ береговъ. Намъ, конечно, могутъ возразить, что, въ случаѣ войны, военный флотъ получитъ лоцмановъ изъ цѣлаго корпуса моряковъ коммерческаго флота. Но стоитъ лишь припомнить нѣкоторые эпизоды минныхъ атакъ катеровъ въ послѣднюю нашу войну съ Турціею, чтобы не желать повторенія этихъ эпизодовъ. Кромѣ того, служащіе на пароходахъ знаютъ вовсе не то, что̀ надобно для командировъ миноносцевъ, и не обязаны обладать тою твердостью духа, которою должны выказать военные моряки.

Создавая флотъ, необходимо строить корабли, необходимо, чтобы эти корабли были не хуже другихъ, съ которыми имъ, вѣроятно, придется мѣряться силами. Мы не имѣемъ никакихъ основаній сомнѣваться въ

прекрасныхъ качествахъ нашихъ черноморскихъ кораблей. Но самый лучшій флотъ тотъ, въ которомъ на кораблях живутъ, служатъ и пойдутъ въ бой опытные и плававшіе моряки. Припоминая всѣ замѣчательныя морскія сраженія, мы знаемъ одно правило, никогда и ни разу не имѣвшее исключенія: *плавающая эскадра, долго державшаяся въ морѣ, всегда была только-что выходившую изъ гавани.* Это объясняется другимъ правиломъ: *чѣмъ долѣе остается морякъ на берегу или при берегѣ, тѣмъ менѣе онъ пригоденъ къ морской службѣ.* У лучшихъ кораблей съ неопытною или мало обученою командою, кромѣ внѣшняго непріятеля, постоянно и внезапно являются свои, такъ сказать, внутренніе и непредвидѣнные враги: весьма понятное невѣжество въ обращеніи со всѣми частями вооруженія, морская болѣзнь, непреодолимая апатія и т. д. Примѣровъ этому много въ морской исторіи. Такъ въ 1890 году одинъ изъ самыхъ лучшихъ итальянскихъ броненосцевъ „Ruggiero di Lauria“ подъ флагомъ самаго энергичнаго адмирала, убѣгая отъ шторма, прибылъ въ Спецію въ самомъ бѣдственномъ состояніи. Этотъ громадный броненосецъ въ одиннадцать тысячъ тоннъ спасся отъ гибели только благодаря своему быстрому ходу и близости порта и пожертвовавъ миноносцемъ, утопувшимъ почти на глазахъ начальника итальянской эскадры. Выбросившись на мель въ Спеціи и откачавъ воду, залившую нѣсколько непроницаемыхъ отдѣленій, итальянцы, къ величайшему удивленію, не нашли никакихъ аварій въ корпусѣ корабля, но открыли, что гибель грозила ему отъ неопытности команды и незнанія ею внутренней службы. Нѣкоторыя горловины и непроницаемыя двери были не за-

перты, хотя запереть ихъ надлежало тотчасъ же, какъ началсл штормъ и стало поддавать воду на палубу. Эта неопытность офицеровъ „Ruggiero di Lauria“ и неисполнительность нижнихъ чиновъ, можетъ быть, и получившихъ приказаніе запереть двери, суть враги, борьба съ которыми невозможна въ критическую минуту. Но Черное море требовательнѣе и суровѣе Средиземнаго, и если мы построили наши корабли и вѣроятно будемъ строить еще, то должны дать всякую возможность и людямъ научиться управлять ими, служить и жить на нихъ именно въ тѣхъ самыхъ условіяхъ, въ которыя военный флотъ будетъ поставленъ при объявленіи войны. Но для этого морскихъ людей не слѣдуетъ держать и учить морскому дѣлу въ казармахъ и на площадяхъ. Для этого необходимо отказаться отъ устарѣвшей уже системы трехъ- или четырехмѣсячныхъ кампаній, и слѣдовало бы уже давно сформировать эскадру для практическаго плаванія круглый годъ. Подобная эскадра могла бы состоять изъ нѣсколькихъ броненосцевъ перваго класса и соотвѣтствующаго числа минныхъ и посыльныхъ судовъ. На это, вѣроятно, возразятъ, что проектируемая эскадра потребуетъ много угля и дорого обойдется. Не особенно дорого, если мы примемъ во вниманіе, что тогда сократились бы береговые расходы, содержаніе и даже постройки новыхъ казармъ. Наконецъ съ расходами на флотъ надобно мириться, если необходимость флота признана.

Россія не обѣднѣла храбрыми и доблестными сынами, и тѣ неопытные люди, которые будутъ посланы въ море на броненосцахъ, исполнятъ свой долгъ, какъ исполнили его когда-то прапрадѣды, москов-

скіе *нарядные люди.* Но не жертвы нужны нашей родинѣ, ибо никакими жертвами и никакою доблестью нельзя уже удивить ни ее, ни Европу. Отъ флота потребуются не жертвы, а полезная служба. Для этого же необходимо и намъ, кромѣ постройки кораблей, придти къ убѣжденію, которымъ давно проникись французы, необходимо повѣрить, что *отдаленное дѣйствіе центральной власти очень слабо замѣняетъ постоянное дѣйствіе власти помѣстной; что самая искусная администрація не можетъ замѣнить управленія непосредственнаго, что сила созидающая можетъ заключаться только въ военачальникѣ.*

Судьбы Божіи неисповѣдимы. Густая, непроницаемая завѣса скрываетъ грядущее отъ самыхъ свѣтлыхъ и пытливыхъ умовъ. Намъ смертнымъ не дано видѣть ни близость конца давно тяготѣющаго надъ Европою политическаго вопроса на Балканскомъ полуостровѣ, ни дальнѣйшихъ переворотовъ въ восточной части Средиземнаго моря, ни будущихъ границъ нашихъ на югѣ. Въ нѣкоторомъ предвидѣніи и предчувствіи величайшихъ событій, для исполненія труднѣйшихъ операцій на морѣ и для борьбы съ сильнѣйшимъ флотомъ въ свѣтѣ, мы готовимъ нашъ Черноморскій. Трудная и тяжелая задача!

Въ предыдущихъ письмахъ я высказался, насколько было возможно, о преобладаніи духа надъ матеріею въ такомъ сложномъ организмѣ, каковъ военный флотъ, и теперь было бы излишнимъ возвращаться снова къ тому же и повторять сказанное. Но Севастополь навѣваетъ старыя мысли и тревожитъ сердце. Стоя у

подножія бронзоваго Лазарева и глядя на упылую южную бухту, на корабли, лишенные жизни и парадирующіе батальоны въ синихъ рубахахъ, я обращаюсь съ моимъ вопросомъ къ чудному, синѣющему морю, свидѣтелю славныхъ дѣлъ, къ памятникамъ и могиламъ незабвенныхъ сыновъ Россіи и къ тѣмъ живымъ наслѣдникамъ ихъ прекраснаго дѣла, ихъ власти и ихъ воли: стоитъ-ли повторять намъ снова ошибки минувшаго, стоитъ-ли опять испытывать и вызывать судьбу, уже разъ доказавшую, что все матеріальное тлѣнно, что дѣло рукъ человѣческихъ и разрушается такими же руками, и что флотъ не есть собраніе кораблей?

Вѣчное, чудное море и безсмертную память героевъ, завоевавшихъ его моей родинѣ, я призываю въ свидѣтели, что не праздный духъ безплодной и всегда легкой критики, но глубокое убѣжденіе въ обязанности каждаго русскаго человѣка служить правдѣ по мѣрѣ силъ и способностей, любовь къ морскому дѣлу и долгими лѣтами пріобрѣтенное знаніе даютъ мнѣ смѣлость и право задать этотъ вопросъ даже не въ чаяніи отвѣта, а какъ историческое напоминаніе и своевременное предупрежденіе.

Я кончилъ мои письма о флотѣ. Но не потому кончилъ, чтобы не было матеріала для нихъ, не потому, чтобы у меня не доставало мыслей и словъ или я усталъ и не находилъ бы времени писать еще и еще, а только потому, что сознаю свое безсиліе моею дальнѣйшею рѣчью принести какую-либо пользу морскому дѣлу. Не обыденная рѣчь нужна уже теперь для этого, не заурядный человѣкъ долженъ держать ее. Для этого нуженъ такой, который умѣлъ бы „уда-

рить по сердцамъ съ невѣдомою силой". Тогда и только тогда русскія сердца загорѣлись бы истинною и не паглазною любовью и беззавѣтною преданностью къ военно-морскому дѣлу и оно сдѣлалось бы тѣмъ, въ чемъ Россія такъ давно нуждается и чего такъ давно ждетъ и ищетъ.

Вторая серія.

Считаю нравственнымъ долгомъ дать читателямъ краткое объясненіе тѣхъ причинъ, которыя заставили меня продолжать письма о флотѣ, законченныя, какъ я полагалъ, въ октябрьской книжкѣ „Русскаго Вѣстника" за 1892 годъ.

Въ горькую минуту разочарованія въ моей публицистической дѣятельности, когда она казалась мнѣ безплодною и когда я потерялъ всякую вѣру въ благую силу печатнаго слова на пользу нашего военнаго флота, я бросилъ перо и добровольно отказался служить дорогому для моего сердца дѣлу. Зажигать сердца современныхъ моряковъ, пробуждать умы и открывать преднамѣренно закрытые глаза тѣхъ, которые должны далеко провидѣть, думалось мнѣ, можетъ только человѣкъ, обладающій огненнымъ словомъ. А такое слово есть рѣдкій даръ Божій.

Дружно выраженное чувство непріязни оффиціальной и полуоффиціальной морской печати къ моимъ публицистическимъ статьямъ, сказавшееся тѣмъ, что она умышленно игнорировала ихъ и непозволительно

замалчивала поднятые вопросы, требовавшіе разработки, укрѣпляло во мнѣ принятое рѣшеніе.

Морская печать! Къ ней морской публицистъ долженъ быть очень внимателенъ, ибо она выражаетъ собою умственное развитіе и духовный кругозоръ флота; въ ней высказываются сокровенныя желанія и помышленія его. Но трудно замолчать публицисту; трудно вѣрится ему, чтобы слова его были зернами, упавшими только на безплодную почву или на голые камни.

Вмѣсто одного брошеннаго пера, само собою является новое въ рукахъ публициста и помимо желанія и воли его, выливается на бумагу все, давно и тысячи разъ обдуманное и перечувствованное. Языкъ Эзопа и птичій языкъ являются на помощь тамъ, гдѣ, по мнѣнію бюрократіи, публицистъ долженъ молчать или сломать себѣ шею. Легко сказать: я кончилъ и буду терпѣливо ждать возрожденія флота, съ помощью административныхъ мѣръ, придуманныхъ чинами министерства или какого-нибудь комитета. Еще легче швырнуть перо, ничего не говоря ни себѣ, ни другимъ. Но что̀ сдѣлать съ мыслями и думами, какъ и чѣмъ закрыть глаза, привыкшіе отличать показное и смотровое отъ дѣйствительнаго?

Среди обстановки, которая меня окружаетъ теперь, нѣтъ никакой возможности не думать о флотѣ и не говорить о немъ. Да, сила обстоятельствъ и сама судьба, забросившая меня на берегъ моря, извиняютъ нарушеніе даннаго себѣ слова молчать.

И въ самомъ дѣлѣ, изо дня въ день передъ моими глазами лежитъ величественная картина, написанная гигантскою и совершеннѣйшею рукою Создателя: без-

конечно широкій просторъ сверкающаго моря, то спокойнаго и неподвижнаго, какъ зеркало, то грознаго и безпощаднаго, какъ гнѣвъ Божій. Оно такъ чудно-хорошо во всѣхъ своихъ проявленіяхъ, такъ много говоритъ чуткому сердцу моряка, столько навѣваетъ повыхъ мыслей о русскомъ флотѣ, что еслибы я былъ самымъ отчаяннымъ эгоистомъ, сдѣланнымъ изъ гранита, то, быть можетъ, тогда только остался бы безгласнымъ и не захотѣлъ бы подѣлиться съ людьми чувствами и мыслями, переполняющими все мое существо.

Развѣ возможно молчать морскому публицисту, когда шумъ и грохотъ волнъ, разбивающихся о песчаное побережье, говорятъ мнѣ, старому моряку, давно понятнымъ языкомъ, о будущности Либавскаго порта съ его доками, адмиралтействомъ, каналомъ среди песковъ и бассейномъ, этимъ новымъ Меридовымъ озеромъ; когда тихіе, замирающіе всплески внезапно успокоившейся водной стихіи шепчутъ о грядущемъ нашихъ броненосцевъ, столпившихся въ этомъ озерѣ, за русское золото сооружаемомъ техниками цѣлой Европы на удивленіе свѣта; когда толпы инородцевъ, снующихъ по длиннымъ набережнымъ Либавы, и ряды пароходовъ подъ всѣми флагами, за исключеніемъ русскаго, ежеминутно напоминаютъ о томъ, что даже ближайшее море, за которое такъ долго и много лилась русская кровь, не принадлежитъ моему отечеству и безполезно только для него.

Въ чемъ заключается тайна, гдѣ лежатъ причины, сдѣлавшія недоступнымъ для русскихъ людей морской промыселъ, закрывшій для нихъ великій путь, проложенный самимъ Создателемъ? Глухо стонетъ море, шумитъ и волнуется и не даетъ отвѣта.

Наблюдая все это и прислушиваясь къ говору моря, нельзя молчать, возложивъ надежды на появленіе новаго публициста, болѣе меня способнаго и талантливаго. Придетъ ли онъ и когда и откуда придетъ? Врядъ-ли; не такое время теперь!

Непріязнь оффиціальныхъ и полуоффиціальныхъ морскихъ органовъ?! Но весь нашъ флотъ живетъ вдали отъ моря и строитъ себѣ новое гнѣздо не въ виду его, а среди песковъ и лѣсовъ Курляндіи; морскіе же редакторы никогда даже не видятъ его и свои свѣдѣнія о морскомъ дѣлѣ пріобрѣтаютъ окольными путями, говорятъ о немъ съ чужихъ словъ, кое-что переводятъ, кое-что компилируютъ. Чистый и точный морской языкъ начинаетъ уже измѣнять нашимъ морскимъ органамъ. Гг. редакторы! отъ нихъ требуется, чтобы они, отъ природы смирные, добрые малые, обладали способностью узнавать или угадывать взгляды и вкусы начальства, глядя не видѣть, и слыша не слышать. Отъ добра добра не ищутъ, говоритъ народная мудрость, а какого же добра можно ожидать, возбуждая вопросы, тревожа мысль... Смирные, добрые малые и сами проникнись убѣжденіемъ, что нѣтъ новыхъ вопросовъ и нѣтъ ничего вреднѣе какихъ бы то ни было мыслей, и съ величайшею готовностью печатаютъ перефразировку безконечныхъ матеріаловъ морской исторіи. Кронштадтскіе и иные дятлы такимъ дубовымъ языкомъ долбятъ по тѣмъ же матеріаламъ о корнѣ русскаго флота, будто бы скрывающемся въ древнемъ Азовѣ, что редакторы могутъ быть спокойны за отсутствіе мыслей въ печатаемыхъ твореніяхъ.

Прислушиваясь къ говору моря, я понялъ, что поступилъ опрометчиво, забросивъ свое перо. Не лучше-ли

не честнѣе-ли, въ ожиданіи горячей рѣчи новаго публициста, продолжать сѣять доброе слово по мѣрѣ силъ и способностей, данныхъ мнѣ Господомъ? Доброе, здоровое слово—это тлѣющая искра. Какъ легко иногда и слово переходитъ въ дѣло. Все зависитъ отъ души, которой коснется мое слово.

Развѣ слово мое о Мурманѣ не искра, уже затлѣвшая и обѣщающая освѣтить яркимъ, чуднымъ блескомъ дальнѣйшій историческій путь моей великой родины? Мнѣ говорятъ, что эта искра все-таки останется и еще долго останется искрою, что Мурманъ пустыненъ и сегодня, какъ былъ пустыненъ восемь лѣтъ тому назадъ, и что ни мнѣ, ни моимъ современникамъ не доведется увидѣть нашего флота въ чудныхъ гаваняхъ Сѣвернаго океана. Быть можетъ. Но дни человѣческіе въ рукахъ Всевышняго и Имъ однимъ сочтены. Да и что значитъ моя или иного кого-либо жизнь предъ жизнью величайшей въ мірѣ имперіи? Она потому и велика, потому и блестяща и завидна ея будущность, что сыны ея, по мѣрѣ силъ и способностей, умѣютъ и горячо желаютъ работать беззавѣтно для ея блага и славы, не заботясь о торжествѣ своихъ идей для удовлетворенія только личнаго самолюбія.

Для постройки кораблей нужны горы золота. Но для созданія организма, одухотворяющаго эти корабли, недостанетъ золота цѣлаго міра, нужны высокое сознаніе долга, чистыя сердца и искренняя ничѣмъ не угасимая, любовь къ военно-морскому дѣлу.

Если мое слово будетъ только искрою, которая подогрѣетъ сердца людей, стоящихъ у руля флота моей великой родины, если они благосклонно прислу-

шаются къ нему и серьезно задумаются надъ нимъ, а не пошлютъ за водою своихъ услужливыхъ помощниковъ, готовыхъ и заливать искры, и раздувать ихъ по первому знаку патроновъ, то я буду считать свою задачу исполненною и трудъ вознагражденнымъ.

Чуткимъ сердцемъ моимъ я прислушиваюсь только къ вѣщему говору необъятнаго чуднаго моря. Въ стонѣ и рокотѣ его волнъ, въ замирающемъ всплескѣ и въ безмолвной неподвижности его синихъ водъ я черпаю мысли и совѣты, слова и указанія.

I.

Исторія міра повѣствуетъ о двухъ замѣчательныхъ примѣрахъ, неотразимо доказывающихъ, что успѣхъ борьбы между сильными, самостоятельными государствами зависитъ отъ правильнаго и мудраго выбора оружія и отъ умѣнья пользоваться такимъ оружіемъ.

Древній Римъ, въ самомъ началѣ пуническихъ войнъ, не имѣвшій никакого флота, рѣшился ниспровергнуть могущество Карѳагена не стойкими и дисциплинированными легіонами, а флотомъ. Вслѣдствіе такого рѣшенія, въ 260 году, до Р. Х., впервые пустились въ море римскія галеры подъ начальствомъ консула Каія Дуилія. Введеніе этого новаго оружія и въ древности стоило очень дорого и потребовало не малыхъ жертвъ отъ Рима. Однако-жъ, имѣя въ виду одну главную цѣль—уничтоженіе врага во что бы то ни стало, воинственная республика ни разу не остансвилась передъ матеріальными жертвами, безпрестанно строила новыя галеры, набирала силою или

нанимала матросовъ на итальянскихъ, греческихъ и сицилійскихъ побережьяхъ и высылала въ море новые флоты, въ замѣну погибшихъ отъ бурь и неумѣнья управляться. Въ первую войну съ Карѳагеномъ, кромѣ громадныхъ матеріальныхъ жертвъ на содержаніе флота, неопытному въ морскомъ дѣлѣ Риму пришлось перенести горькія испытанія и тяжкіе удары: цѣлыя эскадры галеръ, съ легіонами воиновъ, гибли въ борьбѣ не лицомъ къ лицу съ видимымъ врагомъ, а съ мало знакомою стихіею—моремъ, или разбивались о берега Африки. Причины неудачъ римскаго флота понятны. Несмотря на сравнительную легкость управленія древними кораблями, двигавшимися съ помощью веселъ рабовъ, морское дѣло было новымъ и непривычнымъ для Рима и требовало нѣкоторыхъ спеціальныхъ познаній, опытности и искусства, которыхъ не имѣли консулы-военачальники. Первая пуническая война продолжалась двадцать три года и истощила Римъ. Съ окончаніемъ ея, окончился и первый періодъ самой исторіи и политической жизни великой республики: она перестала быть чисто континентальнымъ государствомъ на Аппенинскомъ полуостровѣ, получивъ въ вознагражденіе за военные успѣхи Сицилію. Съ этого момента созданіе и организація морскихъ вооруженныхъ силъ сдѣлались настолько же необходимы для Рима, насколько были нужны для него и легіоны. Во-первыхъ, надобно было защищать новую колонію отъ нападенія морскихъ разбойниковъ, затѣмъ—разорить гнѣзда ихъ; при этомъ римскимъ морякамъ попутно довелось ознакомиться съ благодатными странами, омываемыми Средиземнымъ моремъ: съ Сиріею, Египтомъ, островами Архи-

пелага и т. д. Отъ близкаго знакомства сильной республики съ богатыми, но слабыми въ военномъ отношеніи государствами до порабощенія ихъ былъ одинъ только шагъ. Римъ и сдѣлалъ его впослѣдствіи и поработилъ всѣ царства средиземно-морского бассейна при помощи своего флота. Вторая пуническая война была прямымъ слѣдствіемъ первой. Средиземное море сдѣлалось тѣснымъ для соперниковъ, и рѣшить споръ за его обладаніе возможно было только оружіемъ. Неизвѣстно, въ силу какихъ политическихъ и стратегическихъ соображеній, чисто морская держава — Карѳагенъ въ эту вторую войну исполненіе главной задачи ея возложилъ на сухопутныя войска,ославъ ихъ въ Италію чрезъ Испанію и Альпы. Римъ же повелъ и вторую кампанію по преимуществу на морѣ: посылалъ безпрестанно свои флоты къ берегамъ Африки, преслѣдовалъ и уничтожалъ карѳагенскую торговлю и прервалъ всякое сообщеніе между успѣшно дѣйствовавшимъ въ началѣ на европейскомъ континентѣ — Ганнибаломъ и его родиною. Послѣдствія извѣстны: побѣдитель при Каннахъ возвратился побѣжденнымъ и обезсиленнымъ старцемъ въ Карѳагенъ, униженный и низведенный съ высоты самостоятельнаго и богатѣйшаго государства до степени безправнаго, вассальнаго, продолжительность даже призрачнаго существованія котораго сдѣлалась вопросомъ времени и благоусмотрѣнія римскаго сената. Третья война окончилась черезъ 125 лѣтъ послѣ постройки перваго мореходнаго корабля на берегахъ Тибра. Благодаря этому кораблю, Карѳагенъ былъ разрушенъ до основанія, Римъ же получилъ въ обладаніе цѣлое море и съ нимъ господство надъ народами въ трехъ частяхъ свѣта.

Прошло двадцать вѣковъ послѣ пуническихъ войнъ, сошли съ міровой сцены Римъ и Византія, возникла и одряхлѣла Венеція, Генуя и Оттоманская Порта, и на берегахъ Средиземнаго моря выросли новыя государства, продолжавшія, однако, старую борьбу за то же преобладаніе надъ нимъ. Въ самомъ началѣ оканчивающагося столѣтія великій политикъ и полководецъ, Наполеонъ I, незнакомый съ неудачами въ сухопутныхъ войнахъ, встрѣтился на томъ же морѣ съ новымъ Карѳагеномъ — Великобританіею. Она не имѣла тамъ еще особенно большихъ торговыхъ интересовъ и никакихъ колоній и станцій, кромѣ Гибралтара. Но ею управляли прозорливые, дальновидные и настойчивые люди, а Средиземное море было удобнымъ путемъ въ богатую Индію. Этотъ удобный путь, обладаніе этапами на немъ — Сициліею, Мальтою и Египтомъ, вообще гарантировали завоеванія и господство въ Азіи.

Оттого-ли, что воинственный императоръ не зналъ и не желалъ знать спеціальныхъ условій морской жизни и службы, оттого-ли, что онъ не имѣлъ ни таланта, ни времени создать корпусъ такихъ же моряковъ, какими справедливо гордилась королевская Франція и которые такъ страшно для враговъ ея и такъ славно носили свой флагъ по всѣмъ морямъ и океанамъ, главнымъ оружіемъ въ борьбѣ новой Имперіи съ морскою державою была армія, а не флотъ. Преслѣдуя Великобританію и ея интересы повсюду на сушѣ, Наполеонъ I завоевалъ Европу до Нѣмана, разбилъ всѣ арміи и дошелъ до Москвы. Но Англія осталась все-таки побѣдительницею, имперія рухнула, основатель ея умеръ въ изгнаніи, подъ надзоромъ

тюремщика-губернатора Гуддопъ-Лоу. Для того же, чтобы тюрьма была крѣпче и недоступнѣе, вся Европа хлопотала объ укрѣпленіи за Англіею острововъ Вознесенія и Св. Елены и голландскихъ колоній въ Африкѣ—новыхъ этаповъ все въ ту же Индію, хотя ни одна страна въ мірѣ не нарушала международные договоры, права и нейтралитеты такъ часто, неожиданно и нагло, какъ Великобританія.

Кто можетъ рѣшить теперь, что̀ было бы съ міромъ, если бы чисто морская держава, выросшая на берегу Африки, средствомъ защиты и нападенія избрала флотъ, который блокировалъ бы берега Италіи и очистилъ бы Средиземное море отъ римскихъ галеръ; еслибы континентальный Римъ, незнакомый вовсе съ морскимъ дѣломъ, послалъ свои легіоны въ Карѳагенъ чрезъ Альпы, Испанію и узкій Гибралтаръ; еслибы Наполеонъ I обратилъ всю свою удивительную энергію и свои геніальныя способности на возсозданіе уничтоженнаго и деморализованнаго революціею флота и съ помощью его и, вѣроятно, и Россія съ союзниками атаковала бы Англію въ самыхъ чувствительныхъ пунктахъ: въ Ла-Маншѣ, Ирландіи и Индіи?

Впрочемъ, тщетно и безплодно ломать теперь голову надъ рѣшеніемъ поставленныхъ вопросовъ. Остается принять къ свѣдѣнію давно совершившіяся событія, конечно, справляясь отъ времени до времени съ ними, какъ съ назидательными историческими уроками. По словамъ философа—„все, что̀ бываетъ, по необходимости бываетъ“.

Въ этой ли роковой необходимости, объясняемой въ общежитіи ошибками, неспособностью и близору-

костью государственныхъ людей, или въ чемъ-либо иномъ кроются причины гибели Карѳагена и Наполеоновской имперіи, равно и періодически повторяющихся неудачъ другихъ сильныхъ державъ въ ихъ международныхъ спорахъ,—я не берусь рѣшать и не нахожу въ данномъ случаѣ нужнымъ. Я привелъ два историческихъ примѣра выбора несоотвѣтствующаго оружія только въ виду возможности аналогической войны: могущественнѣйшей въ мірѣ континентальной державы—Россіи съ богатѣйшею морскою и торговою—Великобританіею, захватившею острова, проливы и цѣлыя многомилліонныя государства при помощи своихъ доблестныхъ моряковъ, руководимыхъ постоянно дальновидною и преемственною политикою министровъ, не взирая на то, къ какой бы изъ двухъ партій они ни принадлежали.

Въ настоящее время уже всѣ государства, омываемыя морями, кромѣ сухопутныхъ вооруженныхъ силъ по различнымъ соображеніямъ, имѣютъ и военные флоты. Необходимость въ немъ въ послѣдніе годы ощутила даже Великая Американская республика, до сихъ поръ не отличавшаяся милитаризмомъ. Общія задачи всякаго военнаго флота очевиднѣе и понятнѣе: безъ его помощи и покровительства невозможно полное и спокойное развитіе внутренней гражданской жизни и еще менѣе мыслимы свободная внѣшняя торговля, безпрепятственный морской промыселъ, обогащавшій всѣ народы, когда-либо занимавшіеся имъ. Еще не такъ давно, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, не имѣя соотвѣтствующаго своимъ нуждамъ военнаго флота, утратили весь свой торговый, а въ 1892 году удовольствовались однимъ лишь лег-

кимъ извиненіемъ ничтожнаго Чилійскаго правительства за жестокое обращеніе въ Вальпарайзо съ экипажемъ „Балтиморы“. Когда нельзя наказать обидчика, волей-неволей приходится или сносить, или не замѣчать и самой обиды.

Военные флоты, по сознанію всѣхъ морскихъ державъ, необходимы. Но каждое самостоятельное государство идетъ и развивается своимъ собственнымъ историческимъ путемъ, имѣетъ свои завѣтныя цѣли, стихійныя стремленія и призваніе, и отличается особыми качествами и свойствами, находящимися, въ свою очередь, въ прямой зависимости отъ климата, характера морей и омываемыхъ ими береговъ и сотни другихъ болѣе или менѣе очевидныхъ и естественныхъ причинъ. Вслѣдствіе этого, и военный флотъ каждой страны, какъ матеріальный, такъ и духовный его элементы—корабли и экипажи, должны быть непремѣнно оригинальными, особенно соотвѣтственно мѣстнымъ условіямъ и требованіямъ построенными, въ извѣстномъ направленіи обученными и приспособленными для цѣлей только своего правительства — выразителя и носителя народныхъ идеаловъ, стремленій и нуждъ.

Конечно, можно перевести съ французскаго или англійскаго языка номенклатуру кораблей и чиновъ, купить у европейскихъ судостроителей эскадренные броненосцы и крейсеры или чертежи ихъ, самые подробные, можно назвать тѣхъ или иныхъ чиновниковъ такъ, какъ называютъ служащихъ на этихъ корабляхъ въ Англіи или Франціи или даже въ Германіи. Все это возможно сдѣлать быстро и пріобрѣсти въ такомъ количествѣ, какое позволяетъ государствен-

ное казначейство. Но покупки цѣлой партіи даже лучшихъ ловучихъ средствъ и обильный списокъ личнаго состава не обезпечитъ никакой странѣ въ военное время полезнаго и нужнаго флота, если предварительно не будетъ рѣшено, что ея морскіе интересы и потребности вполнѣ солидарны, напримѣръ, съ французскими или британскими, что эскадренные броненосцы или крейсера имѣютъ свободный выходъ въ открытое море, что они будутъ въ силахъ или сами по себѣ, или въ союзѣ съ кѣмъ-либо вступить въ эскадренный бой съ непріятелемъ, получать топливо, жизненные и боевые запасы и ремонтъ вдали отъ своей родины. Купленные и заимствованные флоты Турціи, Китая, Сіама постоянно являлись первыми жертвами всѣхъ войнъ, а у южно-американскихъ республикъ—до сихъ поръ служили только къ продолженію бѣдствій постоянныхъ междоусобицъ. Это-ли не живые примѣры безполезности и даже зловредности несоотвѣтствующихъ нуждамъ военныхъ флотовъ?

Общая исторія и, въ особенности, исторія морскихъ войнъ западно-европейскихъ державъ опредѣлила ихъ судостроительную политику, систему подготовки личнаго состава и отвѣчающія нуждамъ обоихъ центральныя управленія.

Великобританія была завоевана римлянами и норманнами, приплывшими съ материка на корабляхъ. Филиппъ II и Наполеонъ I очень серьезно и старательно, хотя безъ знанія морского дѣла, а потому и неудачно, готовились повторить походы Цезаря и Вильгельма Завоевателя. Но Великобританія была уже не беззащитнымъ съ моря островомъ, на который когда-то можно было вести воиновъ и авантюристовъ испан-

скому королю и французскому императору. Надобно было первымъ дѣломъ очистить море отъ британскихъ кораблей, столвшихъ и державшихся на пути десанта, направленнаго въ Англію; такъ какъ море оставалось во власти Англіи, имѣвшей свои эскадры не въ гаваняхъ, гдѣ могли бы высадиться непріятельскія силы, въ виду гаваней и береговъ, изъ которыхъ и съ которыхъ эти силы высылались, — то удары предупреждались, и соединенное королевство только впослѣдствіи, по слухамъ, узнавало о количествѣ батальоновъ и эскадроновъ, предназначавшихся къ высадкѣ. Руководствуясь такими историческими уроками и промахами своихъ непріятелей, англійскіе морскіе стратеги выработали и главнѣйшіе выводы и положенія относительно борьбы за обладаніе моремъ (struggle for the comand for the sea), а государственные люди, къ какой бы партіи, стоящей у власти, они ни принадлежали, никогда не останавливались ни передъ какими препятствіями, созидая флотъ, способный гарантировать странѣ это обладаніе. Великобританія мирится со всѣми матеріальными жертвами на такой флотъ и держитъ въ постоянной готовности цѣлыя эскадры тяжелыхъ и сильныхъ броненосцевъ, способныхъ плавать и держаться въ океанахъ. Нужды нѣтъ, что въ составъ этихъ эскадръ входятъ иногда устарѣвшіе въ техническомъ отношеніи корабли и тихоходы съ небольшими запасами топлива и морской провизіи. Плавая всегда у своихъ береговъ или колоній, опираясь на собственные склады, магазины, перевозочныя средства и ремонтныя учрежденія, англійскіе адмиралы скорѣе будутъ нуждаться въ количествѣ, т.-е. въ большемъ числѣ кораблей, пушекъ,

офицеровъ и матросовъ, нежели въ качествѣ первыхъ. Непріятельскимъ кораблямъ, пролагающимъ свободный путь дессанту, очищающимъ моря и океаны, преслѣдующимъ торговлю, требуется иное: во-первыхъ, качество, и во-вторыхъ—уже количество. Вотъ причина, по которой ошибки судостроителей, прогрессъ въ механикѣ и всѣ новѣйшія техническія усовершенствованія и приспособленія въ вооруженіи, упущенныя изъ вида, не вліютъ такъ гибельно на матеріальную часть британскаго флота, какъ на флоты всѣхъ остальныхъ державъ. Флотъ, состоящій всего изъ десяти, пятнадцати разнокалиберныхъ кораблей, съ ходомъ въ 10—16—18 узловъ. можетъ держаться соединенно лишь при десяти-узловомъ ходѣ, и вслѣдствіе этого не въ его волѣ будетъ вступить въ бой или уклониться отъ него. Англія же, имѣющая сотни броненосцевъ, будетъ составлять по произволу и по мѣрѣ надобности активныя и оборонительныя эскадры, и ея корабль, устарѣвшій, обратившійся въ тихохода, перейдя изъ активной въ оборонительную, останется все-таки полезнымъ, нужнымъ для страны.

Наше морское министерство не успѣло еще вооружить „Рюрикъ“, крайне заинтересовавшій печать и всѣхъ грамотныхъ людей Англіи—такъ какъ „Рюрикъ“ явился типомъ новыхъ крейсеровъ, опасныхъ и страшныхъ для морской торговли — какъ первый лордъ адмиралтейства, графъ Спенсеръ, сообщилъ палатѣ общинъ о закладкѣ двухъ новыхъ крейсеровъ „Powerfulle“ и „Terrible“, которые скоростью хода, запасомъ топлива и оборонительными и наступательными средствами должны превзойти всѣ суда подобнаго типа, гдѣ бы то ни было плавающія или строю-

щіяся. Нашъ небольшой отрядъ, состоящій изъ трехъ, средней руки, броненосцевъ въ Средиземномъ морѣ, поднялъ цѣлую бурю въ Англіи и послужилъ прекраснымъ предлогомъ для морского министра Англіи потребовать увеличенія бюджета на флотъ и спеціальныхъ суммъ на кораблестроительныя работы.

Такимъ образомъ морская политика Великобританіи создалась ея исторіею, имѣетъ традиціи и примѣры. Ея морская программа и задачи флота строго намѣчены: ни на одинъ моментъ не допускать чьего-либо превосходства на морѣ, въ чемъ бы это превосходство ни заключалось, въ количествѣ или качествѣ кораблей и, не изобрѣтая типовъ, но и не упуская изъ вида ничего новаго по кораблестроенію, держать свои эскадры въ полной готовности къ нападенію на врага въ его собственномъ убѣжищѣ. Въ исторіи существуютъ примѣры того, что англійскій флотъ нападалъ и уничтожалъ другой, спокойно стоявшій въ своей гавани, безъ объявленія войны, въ видахъ предосторожности и подозрѣнія, что уничтоженный могъ сдѣлаться враждебнымъ въ критическую минуту.

Великобританскіе короли долго и по праву носили титулъ и королей Франціи. Понятно, что главнѣйшая задача флота Франціи — защита побережья отъ всевозможныхъ посягательствъ Англіи. Кромѣ того Франція вынуждена въ Средиземномъ морѣ бороться за первенство какъ съ тою же Англіею, такъ и съ Италіею, и готовиться дѣйствовать наступательно въ Нѣмецкомъ морѣ. Алжиръ, Тунисъ, Мадагаскаръ, Тонкинъ и прочія, менѣе значительныя, колоніи Франціи въ разныхъ частяхъ свѣта пріобрѣтены и закрѣплены за нею наслѣдниками и преемниками тѣхъ мо-

ряковъ, по винѣ которыхъ республика утратила навсегда свои владѣнія въ обѣихъ Индіяхъ, въ періодъ великихъ войнъ консульства и имперіи. То, что добыто моряками, только ими одними и можетъ быть охраняемо.

Такія многоразличныя задачи французскаго флота, при очевидной необходимости содержать въ этой странѣ громаднѣйшую армію и ежегодно строить новыя укрѣпленія на своей восточной границѣ и стратегическія желѣзныя дороги, нерѣдко повергали ея флотъ въ крайности и противорѣчія. „Мы не спрашивали сами себя, каковы наши нужды?“ —писалъ контръ-адмиралъ Reveillere [1]). — „Насъ постоянно занимало лишь то, какой типъ, построенный гдѣ-нибудь за границею, мы воспроизведемъ?“

Но если во Франціи были колебанія въ выборѣ типовъ, если матеріальная часть ея флота иногда не вполнѣ соотвѣтствовала своему назначенію или требованіямъ какихъ-либо французскихъ интересовъ, то всѣ подобные недостатки громко и немедленно обсуждались какъ самыми высшими чинами флота, такъ и публицистами въ ежедневной печати или въ ученыхъ обществахъ. Доклады, публичныя сообщенія и критическія статьи вызывали тамъ дебаты въ парламентѣ и часто заканчивались самыми серьезными и всегда полезными по существу разслѣдованіями и ревизіями въ портахъ и адмиралтействахъ. Французскій морской министръ никогда не могъ бы бояться за свои невольныя ошибки, извиняя ихъ тѣмъ, что ему при-

---

[1]) Les guerres navales de demain. Commandant Z. et H. Montechant, 1891.

ходилось работать среди людей „*безмолвствовавшихъ предъ настоящемъ и охотно и непринужденно осуждавшихъ въ угоду минутъ прошедшее*“ [1]). Критиковать и порицать минувшее такъ же безплодно и иногда выгодно, какъ безполезно и преждевременно восхвалять настоящее.

Безъ всякаго сомнѣнія флоты Англіи и Франціи, не непогрѣшимы, и окончательный отзывъ о нихъ можно будетъ сдѣлать только послѣ серьезнаго военнаго столкновенія. Однакожъ ошибки и промахи морской администраціи тамъ съ избыткомъ пополняются качествами экипажей, ихъ знаніемъ морскаго дѣла и боевою подготовкою. Военные флоты двухъ названныхъ державъ не что иное, какъ эскадры, могущія по сигналу адмирала сняться съ якоря и тотчасъ же вступить въ бой или идти къ антиподамъ. Ни въ Шербургѣ, ни въ Брестѣ, ни въ Портсмутѣ морскіе экипажи не имѣютъ представленія о Кронштадтскихъ береговыхъ занятіяхъ и вооруженіи судовъ, начинающемся, обыкновенно, неоффиціально въ мартѣ. Въ этихъ портахъ, по телеграммѣ министровъ, собираются ежегодно внезапно призванные морскіе резервы. Они поступаютъ на корабли, вооружаютъ ихъ и выходятъ въ море не позднѣе, какъ черезъ 24—48 часовъ по объявленіи мобилизаціи. Эти корабли входятъ въ составъ эскадры, плавающей непремѣнно соединенно при всевозможныхъ обстоятельствахъ погоды и состоянія моря. Самое понятіе объ *эскадрѣ* строго и точно опредѣляется во французскомъ и британскомъ фло-

[1]) Изъ оффиціальной переписки адмирала И. А. Шестакова въ 1888 году.

тахъ: безъ пропорціональнаго количества миноносцевъ, минныхъ крейсеровъ и развѣдчиковъ, тамъ броненосные корабли не составляютъ еще той стройной боевой части, которою могъ бы командовать настоящій флагманъ и флотоводецъ. Можно явиться на смотръ и отсалютовать, даже можно перейти изъ одной гавани въ какую-либо иную, ближайшую, съ невѣжественными командами, съ неполнымъ комплектомъ офицеровъ, машинистовъ, кочегаровъ и рулевыхъ, съ течью, броневыми болтами, съ неисправною водоотливною системою или даже и вовсе безъ нея. Но плавать съ такимъ личнымъ составомъ и съ такими дефектами по океану въ бурную погоду, какъ плаваютъ мобилизованныя англійскія или французскія эскадры, безпаказанно и безъ катастрофъ,—нѣтъ возможности, и я полагаю, что никто изъ моряковъ не потребуетъ отъ меня доказательствъ въ подтвержденіе этихъ словъ.

Къ разсказамъ о недостаткѣ экипажей на британскихъ корабляхъ и объ упадкѣ дисциплины надобно относиться весьма осторожно. Еще наканунѣ Крымской кампаніи А Горковенко, командированный въ Англію по дѣламъ морскимъ министерствомъ, серьезно сообщалъ о затрудненіяхъ при комплектованіи кораблей въ Портсмутѣ [1]). Когда же война началась, въ Балтійское море пришла эскадра адмирала Непира вполнѣ комплектованная. Что же касается до дисциплины, то мичманъ на броненосцѣ Викторіи, оставившій свой постъ у компаса въ моментъ смертельной опасности *только по категорическому приказанію* адмирала, доказалъ, что лучшей дисциплины едва-ли возможно достигнуть и желать.

[1]) „Морской Сборникъ“, 1853 г., августъ, стр. 167—168.

Не менѣе систематично и обдумапно созидаютъ флоты Италія и Германія. Громадные размѣры итальянскихъ броненосцевъ, предназначенныхъ къ плаванію по глубокому и открытому Средиземному морю,—не капризъ или самодурство мѣстныхъ кораблестроителей. Небольшой отрядъ изъ такихъ гигантовъ, какъ „Lepanto“ и даже каждый изъ нихъ отдѣльно, могутъ по выбору и благоусмотрѣнію командующихъ вступить въ бой и гнаться за непріятелемъ или ретироваться предъ нимъ, буде онъ превосходитъ въ количествѣ и силѣ. Вообще же на итальянскій флотъ, по традиціямъ, слѣдуетъ глядѣть какъ на авангардъ великобританскаго въ Средиземномъ морѣ. Эти два флота не допустятъ, или, по крайней мѣрѣ, до сихъ поръ имѣютъ всѣ видимыя средства не допустить тамъ ничьего посторонняго и серьезнаго преобладающаго вліянія.

Вполнѣ понятны и милліонныя затраты Германіи на проведеніе нѣмецко-балтійскаго канала, который дастъ возможность ея флоту дѣйствовать въ удобный моментъ въ обоихъ моряхъ по выбору. Съ окончаніемъ этого полезнаго въ морское время стратегическаго сооруженія, въ обоихъ Бельтахъ въ критическую минуту могутъ быть воздвигнуты такія непреодолимыя препятствія для плаванія, которыя потребуютъ много драгоцѣннаго времени для ихъ устраненія. Съ закрытіемъ Бельтовъ для свободной навигаціи, Балтійское море обратится въ озеро, и военныя морскія учрежденія въ немъ станутъ золотою забавою, а не военною силою, способною явиться на выручку или подкрѣпленіе союзника и друга.

Вообще, изучая списки судовъ западно-европей-

скихъ флотовъ, не трудно уяснить себѣ до извѣстной степени и программу военныхъ дѣйствій каждаго изъ нихъ. Она намѣчается самою исторіею и уже не разъ была испытана на практикѣ. Обращаясь къ нашему флоту, сдѣлавшему за послѣдніе годы громадный шагъ впередъ во всемъ видимомъ, матеріальномъ, я не могу вдаваться здѣсь въ какія-либо предположенія о томъ, близка-ли и необходима-ли для насъ борьба съ оружіемъ въ рукахъ съ Западною Европою или съ какою-нибудь одною морскою державою. Не нахожу также умѣстнымъ въ моихъ письмахъ о флотѣ проводить историческія справки о томъ, какъ легко, быстро и неожиданно организуются непріязненные союзы противъ нашей великой родины на сушѣ и на морѣ. Изолированное положеніе Россіи и ея политическія отношенія къ остальнымъ державамъ Европы, такъ ясно и подробно очерченныя въ извѣстномъ сочиненіи Н. Я. Данилевскаго, остаются до сихъ поръ и еще долго останутся одни и тѣ же и намѣчаютъ ходъ неизбѣжнаго будущаго, которое не предотвратитъ никакая миролюбивая политика, никакіе дипломаты и благоразумныя разсужденія. Drang nach Osten съ одной стороны и естественная необходимость свободнаго моря и обезпеченныхъ отъ всякихъ случайностей границъ для великой націи, съ другой,—прорвутъ всѣ плотины, возводимыя любовью къ человѣчеству и благоразуміемъ отдѣльныхъ историческихъ лицъ, и вызовутъ борьбу народовъ, къ которой готовится вся Европа съ такою неослабѣвающею энергіею.

Когда наступитъ моментъ этой борьбы, когда для достиженія завѣщанныхъ нашей родинѣ задачъ, будутъ напряжены всѣ духовныя и матеріальныя средства.

какое участіе въ распрѣ можетъ принять нашъ флотъ и какими боевыми единицами морское вѣдомство обѣщаетъ и дѣйствительно въ состояніи будетъ поддержать эти задачи на морѣ?

II.

Россію никто не завоевывалъ съ моря, и всѣ вторженія въ ея предѣлы послѣ татарскаго оканчивались бѣдствіями для нашихъ враговъ. Крымская экспедиція, названная историкомъ Кинглекомъ авантюрою, потому что она противорѣчила точнымъ законамъ войны, выработаннымъ западно-европейскими морскими стратегами, принесла благопріятные результаты союзникамъ, благодаря полнѣйшему напряженію всѣхъ ихъ морскихъ и сухопутныхъ силъ, а равно и нашей безграничной отсталости въ техникѣ. Крымская кампанія и война за освобожденіе Болгаріи научили насъ многому и указали, между прочимъ, на опасности, которымъ подвергаются благословенныя побережья Тавриды и Кавказа. Опасности эти, къ несчастію, не отстранены до сихъ поръ, и нашъ старый, давнишній споръ съ Европою и, главнымъ образомъ, съ Великобританіею, за естественныя границы на югѣ, — проливы—увлекъ насъ слишкомъ далеко отъ цѣли искреннихъ и законныхъ желаній, въ степи Средней Азіи, на Памиръ и къ подножію Гималаевъ. Для собственной безопасности, мы готовимся перешагнуть и ихъ, и великую рѣку Индіи и дойти до океана, омывающаго берега ея. Однакожъ желательно ли все это, составляетъ ли единственный исходъ спора? Сдается,

что нѣтъ, сдается, что вопросъ о проливахъ и объ обращеніи Чернаго моря въ наше внутреннее озеро можетъ быть законченъ и не за Индомъ, и безъ завоеванія трехъ-сотъ-милліоннаго населенія, управляемаго нынѣ Англіею. Но судьбы Божіи неисповѣдимы, и если во исполненіе этихъ судебъ гранью русскаго царства долженъ быть и Индѣйскій океанъ, то заботы о сегодняшней границѣ на югѣ, — проливахъ, дѣлаются еще настоятельнѣе и неотложнѣе. И въ самомъ дѣлѣ, пока мы будемъ подвигаться изъ Средней Азіи въ глубь Индостана, и Босфоръ и Черное море останутся открытыми для новыхъ, болѣе или менѣе серьезныхъ и вѣроятныхъ авантюръ союзниковъ—полное развитіе гражданской жизни, свободная торговля и обезпеченное существованіе населенія на благословенныхъ берегахъ Черноморья немыслимы.

Стоитъ припомнить, что послѣ каждой восточной войны Россіи, вопросъ о проливахъ дѣлался запутаннѣе, а путь къ нимъ — длиннѣе и окольнѣе, чуть-ли не черезъ всѣ столицы главнѣйшихъ державъ Европы, причемъ охранителями дорогихъ для насъ водъ, постоянно, хотя подъ-часъ и неожиданно, являлись сильные коалиціи. Врядъ-ли мы, русскіе люди, еще можемъ сомнѣваться и въ томъ, что организація этихъ коалицій всегда была дѣломъ рукъ дальновидной и преемственной политики Великобританіи, богатой не только золотомъ, но и талантливыми и энергичными патріотами.

Черное море, какъ вѣрно и полагаютъ многіе, легко можетъ сдѣлаться еще не разъ театромъ жестокой и безпощадной войны, и для этой конечной цѣли мы созидаемъ тамъ флотъ, который къ началу

1895 года будетъ состоять изъ восьми нижеслѣдующихъ боевыхъ единицъ:

№№	Наименованіе.	Тонны.	Число орудій.
1	„Императрица Екатерина II“ .	10.200	13
2	„Двѣнадцать Апостоловъ“. . . .	8.000	8
3	„Три Святителя“.	12.400	12
4	„Синопъ“	10.200	13
5	„Чесма“.	10.200	13
6	„Георгій Побѣдоносецъ“.	10.300	13
7	„Новгородъ“	2.700	2
8	„Вице-адмиралъ Поповъ“	2.700	2
	Итого.	67.600	76

Свѣдѣнія о вмѣстительности и вооруженіи этого флота я заимствую изъ извѣстной книги лорда Брассея [1]), причемъ откидываю десятки тоннъ и считаю лишь 12, 9, 8 и 6 дюймовыя пушки.

Здѣсь я не вхожу въ оцѣнку качествъ каждаго изъ названныхъ кораблей, считая это безполезною, непосильною и, главное, бездоказательною работою. За послѣднія 20—15 лѣтъ, кораблестроеніе и машиностроеніе, артиллерія и минное дѣло такъ далеко ушли впередъ, что только война можетъ рѣшить спорный вопросъ о качествахъ и вооруженіи современныхъ кораблей. Я принимаю безъ возраженій, что мы строимъ ихъ если не лучше, то и не хуже остальной Европы, но боевыми считаю только броненосцы, потому что теперь съ неменьшимъ удобствомъ, въ моментъ объявленія войны, на помощь правительству явятся въ громадномъ количествѣ быстроходные пароходы, ко-

[1]) The Naval Annual lord Brassey.

торые могутъ быть куплены или наняты и вооружены по мѣрѣ надобности пушками и минами. И въ самомъ дѣлѣ, чѣмъ отличаются наши, напримѣръ, такъ называемые крейсера перваго или втораго ранговъ и различныя лодки: „Рында“, „Адмиралъ Корниловъ“, „Наѣздникъ“, „Разбойникъ“, „Запорожецъ“, „Кубанецъ“, отъ пароходовъ „Орелъ“, „Саратовъ“, „Ломоносовъ“, отъ „City of Paris“, „Fürst von Bismarck“ и тысячи другихъ, снабженныхъ военными флагами, опытными командами, пушками и минами? Ровно ничѣмъ.

Эскадра изъ выше-названныхъ броненосныхъ кораблей лучше всякихъ береговыхъ укрѣпленій гарантируетъ черноморскія воды и побережья отъ непріязненныхъ дѣйствій нашего ближайшаго сосѣда на югѣ — Турціи. Сухумскій разгромъ уже не повторится, если мы только съ Турціею будемъ имѣть распрю. Какое бы количество самыхъ лучшихъ и сильныхъ броненосцевъ Турція ни купила и ни ввела въ Черное море, они будутъ жертвою перваго же столкновенія съ нашими, вслѣдствіе недостатка, нигдѣ не покупаемаго на базарахъ, духовнаго элемента въ этой странѣ, такъ далеко и давно отставшей въ своемъ нравственномъ и гражданскомъ развитіи. Но наша черноморская эскадра лишь при особыхъ условіяхъ можетъ помѣшать союзнымъ флотамъ первостепенныхъ морскихъ державъ прорваться черезъ проливы и даже предпринять еще разъ нѣчто, подобное севастопольской осадѣ. Въ тотъ моментъ, когда я пишу настоящія строки въ „Novy List'y“ значится, что Великобританія одна имѣетъ въ Средиземномъ морѣ двѣнадцать броненосцевъ въ 125.000 тоннъ водоизмѣщенія со 110-ю пушками. Среднее разстояніе, отдѣляющее эту эскадру

отъ спорныхъ водъ—проливовъ—не болѣе трехъ сутокъ, но легко можетъ передъ войною сократиться до полусутокъ. Если нашему Черноморскому флоту по какимъ-либо причинамъ не удастся преградить путь непріятелю въ самомъ Босфорѣ, то чего же можно ожидать отъ встрѣчи двухъ такихъ неравныхъ силъ? Удивительныхъ подвиговъ доблести, единичныхъ баснословныхъ примѣровъ самопожертвованія и, пожалуй, поголовнаго истребленія нашего Черноморскаго флота или его полнаго бездѣйствія въ южной бухтѣ, но отнюдь не необходимой и полезной защиты окружающихъ его водъ и побережій. Если же Англія воспользуется услугами своего постояннаго и историческаго союзника—Италіи, то въ Черномъ морѣ черезъ пять сутокъ по объявленіи войны явится соединенная эскадра броненосцевъ въ 250.000 тоннъ водоизмѣщенія съ 300-ми орудій и сотнею миноносцевъ. Понятно, что морская побѣда такому непріятелю достанется безъ труда, безъ риска и даже безъ большихъ потерь. Не говоря уже о томъ, что едва-ли возможно заранѣе мириться съ безполезностью флота, этой съ трудомъ и великими жертвами созидаемой вооруженной силы въ моментъ крайней надобности въ ней, надобно признать, что дѣятельное участіе его въ будущей войнѣ крайне необходимо и должно имѣть рѣшающее значеніе. Не трудно представить себѣ первыя же невыгодныя послѣдствія прорыва непріятеля черезъ Босфоръ и захвата Чернаго моря въ безпрепятственное пользованіе.

Морской путь сообщенія цѣлой Россіи съ Кавказомъ и съ Закавказьемъ будетъ прерванъ. Для этого сообщенія останутся еще Волга и желѣзнодорожный

путь черезъ Владикавказъ и Петровскъ. Но Волга замерзаетъ на очень продолжительное время. Новороссійскъ растетъ изъ году въ годъ, богатѣетъ и скоро сдѣлается весьма удобнымъ для высадки и для болѣе или менѣе, смотря по обстоятельствамъ, намѣреніямъ и силамъ союзниковъ, серьезныхъ предпріятій. На Кавказѣ еще существуютъ элементы, возбуждать броженіе которыхъ при нравственной и матеріальной помощи извнѣ не особенно затруднительно. Все это даетъ право отнестись критически къ Ростово-Владикавказъ-Петровской желѣзной дорогѣ и предположить, что военные отряды, грузы и запасы съ Тихорѣцкой станціи придется направлять не на Каспій и въ Среднюю Азію, а въ Новороссійскъ. Будь построена желѣзная дорога изъ Оренбурга въ Среднюю Азію, тогда занятіе Новороссійска, конечно, не могло бы имѣть парализующаго вліянія на наше движеніе на Индію.

Едва-ли есть основаніе думать, что десантъ, высаженный на Кавказѣ, впослѣдствіи подкрѣпленный новыми союзными силами и установившій безопасную и безпрепятственную коммуникаціонную линію съ Константинополемъ, можетъ дѣйствительно угрожать отторженіемъ части Кавказа или даже захватомъ небольшаго прибрежнаго клочка его. Но угроза сдѣлать это, высадивъ десантъ, перевернетъ всѣ предположенія и распоряженія нашихъ военныхъ стратеговъ и принудитъ ихъ отложить въ сторону карту Индіи до болѣе благопріятной минуты. Первый успѣхъ, — а онъ несомнѣнно достанется непріятелю, если Черноморскій флотъ дозволитъ ему проникнуть изъ Босфора—получитъ громадное нравственное значеніе въ глазахъ европейскихъ державъ и одобритъ тѣхъ сом-

нѣвающихся и слабыхъ духомъ, которые вѣроятно еще будутъ медлить и обдумывать свое положеніе и взвѣшивать всякія случайности.

Считаю второстепеннымъ говорить о томъ, что появленіе непріятельскаго флота въ Черномъ морѣ лишитъ насъ возможности устоновить и поддерживать правильное и частое пароходное сообщеніе между южными портами нашими и лѣвымъ флангомъ арміи, оперирующей на Балканскомъ полуостровѣ, какъ это уже было въ кампанію 1828—29 годовъ, когда турецкій флотъ послѣ первыхъ же выстрѣловъ и геройскаго подвига Казарскаго, вышелъ изъ строя.

И при всемъ томъ, несмотря ни на какія матеріальныя жертвы съ одной стороны и опасности и неудобства, возникающія при потери Черпаго моря, съ другой, мы не въ состояніи создать на немъ такой флотъ, который равнялся бы англо-итальянскому или даже одной британской средиземной эскадрѣ, занимающей обыкновенно наканунѣ критической минуты Безикскую бухту или какой-либо иной рейдъ по близости Дарданеллъ. Великобританія даетъ на одно только судостроеніе сумму, почти вдвое большую цѣлаго бюджета нашего морскаго министерства, поставившаго себѣ задачей для каждаго русскаго моря создать по флоту, который въ силу географическихъ условій дѣлается мѣстнымъ и лишенъ возможности явиться на помощь другъ другу или сосредоточиться весь въ минуту надобности.

Однакожъ, хотя разъединенность нашихъ морей, а вмѣстѣ съ ними и флотовъ лежитъ крайне тяжкимъ и неблагодарнымъ бременемъ на государственномъ казначействѣ, особенности этихъ самыхъ морей отчасти

выкупаютъ такую тяготу. Входъ въ Черное море довольно узокъ и можетъ быть загражденъ съ сѣвера минами. Конечно, установить минное заграждение и сдѣлать его дѣйствительнымъ, а не прозрачнымъ, мыслимо лишь при томъ условіи, чтобы нашъ флотъ явился къ Босфору своевременно, т.-е. въ минуту разрыва или во всякомъ случаѣ ранѣе прибытія непріятельскаго въ Черное море и затѣмъ былъ бы способенъ держаться все время вблизи поставленной линіи заграждения. Иначе, безъ этого послѣдняго условія, брошенныя мины будутъ выловлены или взорваны непріятелемъ, который впослѣдствіи уже не допуститъ воздвигать никакихъ препятствій на своей коммуникаціонной линіи съ Константинополемъ. Но для хорошаго и точнаго исполненія этихъ трудныхъ и главнѣйшихъ задачъ современнаго Черноморскаго флота, требуется долгая практика, строгая и систематическая подготовка какъ личнаго состава, такъ и всѣхъ извѣстныхъ матеріальныхъ средствъ, безъ которыхъ корабли обращаются въ неподвижные кузова или бѣгутъ въ портъ.

Неосновательно было бы сомнѣваться въ полнѣйшей способности къ быстрому выходу изъ Севастополя Черноморскаго флота въ случаѣ возникновенія политическихъ недоразумѣній, грозящихъ войною. Этотъ флотъ теперь уже не развооружается и считается готовымъ къ бою постоянно, и отъ чуткости и вниманія ближайшаго мѣстнаго начальства будетъ зависѣть держать его чуть-ли не подъ парами задолго до полученія приказа объ открытіи непріязненныхъ дѣйствій. Существуетъ увѣренность, что все такъ и будетъ, что ни въ минахъ, ни въ минныхъ транспор-

тахъ или замѣняющихъ ихъ коммерческихъ пароходахъ, предназначенныхъ заранѣе для установки заграждeній, остановки не встрѣтится. Однакожъ нельзя оспаривать и того, что повѣрка даже самыхъ несомнѣнныхъ обстоятельствъ и фактовъ нисколько не вредитъ дѣлу. Флотъ вооруженъ и стоитъ съ неразобранными механизмами. Но потребности флота слишкомъ сложны и многоразличны, и неудовлетвореніе этихъ потребностей можетъ навлечь неудачи. Отчего бы по временамъ внезапно, по телеграммѣ изъ Петербурга, не высылать этотъ готовый флотъ въ продолжительное, не менѣе какъ въ мѣсячное, крейсерство къ берегамъ Анатоліи или Румеліи? Польза такой посылки была бы несомнѣнна, такъ какъ только она на практикѣ и совершенно достовѣрно выяснила бы слѣдующее: 1) время, необходимое флоту для окончательнаго разсчета съ берегомъ; 2) способность порта удовлетворить всѣ корабельныя требованія вмѣстѣ; 3) распорядительность и энергію портовыхъ властей, начиная съ главы его до самыхъ мелкихъ агентовъ, и 4) знаніе дѣла экипажами, живущими обыкновенно въ казармахъ и занятыми различными береговыми службами и ученьями, не имѣющими ничего общаго съ вооруженіемъ и крейсерствомъ въ морѣ. Такія внезапныя посылки судовъ въ составѣ эскадры въ продолжительное крейсерство пріучили бы Черноморскій флотъ къ мысли о возможности исполненія, пока еще проблематической задачи загражденія и охраны его и указали бы на кое-какіе дефекты, незамѣтные ни для кого, пока не открылъ ихъ опытъ, этотъ единственный нелицепріятный и правдивый критикъ и учитель.

Бдительная и непрерывная защита поставленныхъ

у Босфора минныхъ заграждений—еще болѣе трудная задача для флота, нежели самая установка ихъ въ виду непріятеля. Охранять входъ въ Черное море при всякомъ состояніи погоды, не упуская изъ вида даже малѣйшаго поползновенія непріятеля очистить себѣ фарватеръ, значитъ, тѣсно блокировать названное мѣсто съ сѣвера, т.-е. повторять то, что такъ прекрасно когда-то дѣлали адмиралы Джервисъ, Нельсонъ, Рикордъ и Фуше у береговъ Франціи, Испаніи или Турціи. Въ эпоху этихъ адмираловъ парусные корабли могли держаться въ морѣ до тѣхъ поръ, пока хватало имъ воды и провизіи, чего всегда было достаточно въ трюмахъ. Блокировавшіе корабли обыкновенно скрипѣли и текли, изнашивали такелажъ, ломали рангоутъ и рвали паруса. Однакожъ, привычные люди превосходно уживались на своихъ деревянныхъ посудинахъ, безустанно работая помпами и исправляя всевозможныя аваріи собственными средствами. Парусина, доски, гвозди, веревки, сало, смола и пенька, иголки, топоры и свайки—вотъ предметы, заполнявшіе трюмы и шкиперскія каюты минувшаго флота и обезпечивавшіе какъ сто-двадцати-пушечнымъ кораблямъ, такъ и различнымъ мелкимъ судамъ—бригамъ, шхунамъ и тендерамъ, долгое и безопасное плаваніе. Адмиралу, посылавшему любое судно въ отдѣльное плаваніе, не надобно было справляться съ предсказаніями маговъ-метеорологовъ о погодѣ. Нынѣ все измѣнилось. Стальные гиганты, стоимостью въ десятки милліоновъ рублей каждый, пожираютъ горы угля, и никакія исправленія современныхъ механизмовъ не мыслимы безъ дорогихъ мастерскихъ и доковъ. А между тѣмъ эти механизмы теперь подвер-

гаются порчѣ такъ же легко и часто, какъ подвергались въ старое парусное время трюмныя помпы. Жизнь на новѣйшихъ, десяти-милліонныхъ, великолѣпно и роскошно отдѣланныхъ военныхъ фабрикахъ. по старой памяти именуемыхъ кораблями, совершенно иная. Пока есть уголь на нихъ и море спокойно, экипажи пользуются самыми изысканными удобствами. Электричество и паръ даютъ свѣтъ, тепло, комфортъ и безопасность. Но лишь только угольные ящики опустѣютъ, картина мѣняется: въ герметически закупоренныхъ отдѣленіяхъ становится нечѣмъ дышать, вентиляторы, помпы и десятки другихъ необходимыхъ машинъ и машинокъ, отъ постоянной работы которыхъ зависитъ цѣлость, боевая сила и удобоподвижность корабля, прекращаютъ свое дѣйствіе, и онъ самъ становится игрушкою морскихъ волнъ. Запасъ же топлива на выше названныхъ шести [1]) бронепосцахъ очень ограниченъ. Черезъ 6 — 7 сутокъ имъ придется возобновлять этотъ запасъ, для чего надобно будетъ бѣжать въ Севастополь, этотъ ближайшій портъ лежащій въ 270 миляхъ отъ Босфора. Перегрузка угля съ транспортовъ въ открытомъ морѣ возможна и удобна лишь при самой умѣренной качкѣ, при большой же—вовсе не мыслима безъ особыхъ приспособленій, требующихъ опытности, долгой практики и во всякомъ случаѣ, предварительныхъ испытаній, которыми никто у насъ пока не занимается. Погоду же нельзя заказывать, какъ нельзя и успѣхъ блокады

[1]) Двѣ броненосца при самой постройкѣ своей предназначались для иныхъ цѣлей и въ составъ эскадры, блокирующей входъ изъ Босфора въ Черное море, безъ сомнѣнія, никогда не вступятъ.

ставить въ прямую и полную зависимость отъ погоды.

И такъ какъ уходить за угломъ въ Севастополь, за 270 миль, былъ бы равносильнымъ снятію блокады въ самую критическую минуту, то, очевидно, что минное заграждепіе, поставленное у Босфора, будетъ опасно для наступающихъ лишь до первой нужды въ топливѣ нашихъ броненосцевъ. Значитъ, недостаточно выбросить извѣстное количество минъ и объявить минное заграждаиіе у Босфора сдѣланнымъ, а надобно одновременно съ отправкою минныхъ транспортовъ устроить и склады угля гдѣ-нибудь по близости, напримѣръ, въ 50 миляхъ отъ линіи загражденія, въ Мидіи, въ 60—въ Иніадѣ, или, наконецъ, въ 80 миляхъ—въ Бургасѣ и Пендераклін. Будутъ ли склады на берегу или подвижные, на пароходахъ русскаго общества пароходства и торговли, или добровольнаго флота (что, конечно, удобнѣе, выгоднѣе и безопаснѣе), это все равно; необходимо только заранѣе озаботиться объ нихъ и своевременно организовать быструю нагрузку и выгрузку угля и всю транспортную службу.

Но когда рѣчь заходитъ объ обезпеченіи топливомъ нашего флота, на какихъ бы водахъ онъ ни плавалъ, здравый смыслъ заставляетъ тотчасъ же вспомнить о нефти. Въ случаѣ примѣненія ея какъ топлива, по крайней мѣрѣ, на черноморскихъ корабляхъ, весьма многія затрудненія современной блокады, нужной для самозащиты, исчезли бы сами собою. Возможно ли будетъ въ самомъ началѣ войны учрежденіе складовъ на территоріи или въ раіонѣ водъ Турціи, я рѣшать не берусь, но могу легко и во всѣхъ деталяхъ пред-

ставить себѣ перекачиваніе нефти съ наливнаго транспорта на любой броненосецъ въ открытомъ морѣ, при всякомъ состояніи его и всевозможныхъ условіяхъ погоды.

Вопросъ о нефтяномъ топливѣ по существу разрѣшенъ уже давно и въ самомъ благопріятномъ смыслѣ для морскаго дѣла. Пароходы на Волгѣ и Каспіи, локомотивы Грязе-Царицынской, Владикавказской, Закавказской и многихъ другихъ дорогъ не знаютъ инаго, болѣе выгоднаго и удобнаго, топлива, какъ нефтяное. Какія же затрудненія встрѣчаетъ военный флотъ для употребленія того же матеріала? Отсутствіе складовъ за границею, гдѣ плаваютъ очень немногіе наши броненосцы, несовершенство горѣлокъ и форсунокъ и опасность самовозгоранія топлива, говорятъ обыкновенно казенные техники и спеціалисты, необязанные изобрѣтать что-либо. Первое изъ этихъ возраженій я оставляю пока безъ отвѣта, ибо оно не имѣетъ прямаго отношенія къ Черноморскому флоту. Не трудно предвидѣть, что когда онъ перешагнетъ Босфоръ и Дарданеллы, измѣнятся всѣ условія его жизни и службы. Что же касается до остальнаго, то мнѣ кажется, что легчайшимъ способомъ устраненія всякихъ препятствій къ замѣнѣ угля нефтью, происходящихъ отъ несовершенства уже существующихъ и давно изобрѣтенныхъ аппаратовъ сжиганія ея на пароходахъ и паровозахъ, было бы объявленіе о выдачѣ казною значительной преміи изобрѣтателю усовершенствованныхъ горѣлокъ и форсунокъ. Ломаютъ же себѣ головы русскіе люди надъ выдумкою резиновыхъ шинъ и другихъ подобныхъ ничтожествъ, безполезныхъ и мало употребительныхъ. Лучше пере-

платить, нежели ждать, чтобы усовершенствованія явились сами собою на смотръ. Премін дѣлаютъ чудеса въ наше время и родили „сельскую честь“ и „паяцевъ“. родятъ и горѣлки. Хотя первоначальная идея о примѣненіи нефти, какъ топлива, и нерусская, но ожидать дальнѣйшей разработки ея пельзя заграницею, такъ какъ только Россія одарена въ изобиліи тѣмъ матеріаломъ, который съ выгодою для военно-морскихъ цѣлей могъ бы замѣнить громоздкій уголь. Первый, обратившій вниманіе на нефть, какъ топливо. былъ императоръ Наполеонъ III. Онъ очень интересовался осуществленіемъ на практикѣ своей идеи и поручилъ разработку ея и опыты знаменитому въ то время химику С. Клеру. За опытами, между немногими морскими офицерами, слѣдилъ и нашъ тогдашній военно-морской агентъ во Франціи. контръ-адмиралъ Иванъ Ѳедоровичъ Лихачевъ. По совѣту этого послѣдняго, и главное правленіе пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій“ командировало съ Волги въ Парижъ своего механика г. Ленца. Ленцъ, послѣ нѣсколькихъ мѣсяцевъ занятій съ С. Клеромъ, вернулся въ Россію и привезъ первую форсунку на Волгу, къ чести и славѣ своей, не французскаго, а своего собственнаго изобрѣтенія, которое съ шестидесятыхъ годовъ употребляется на пароходахъ общества и удовлетворяетъ его требованіямъ.

Итакъ, съ одной стороны, чуткая отзывчивость нашего военно-морскаго агента въ Парижѣ ко всему полезному для флота, а съ другой—здравое пониманіе выгодъ директоромъ, управлявшимъ тогда дѣлами коммерческаго предпріятія, устранили съ Волги и юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ дорогое топливо—

уголь, замѣнивъ его нефтью. Врядъ-ли теперь можно ожидать, по крайней мѣрѣ въ скоромъ будущемъ, пока наши нефтяные источники не истощились, еще какихъ-либо новѣйшихъ усовершенствованій и изобрѣтеній, который, наконецъ, нашелъ бы возможность заимствовать военный флотъ. А между тѣмъ, для него вопросъ о нефтяномъ отопленіи сдѣлался въ высшей степени важнымъ, отъ рѣшенія котораго и зависитъ его будущая практическая дѣятельность и боевая служба. Можно утвердительно сказать, что нашъ военный флотъ сдѣлается чисто русскимъ и освободится наконецъ изъ двухсотъ-лѣтнихъ интернаціональныхъ пеленокъ въ тотъ день, когда *перестанетъ жечь уголь въ топкахъ паровыхъ котловъ, плавая въ своихъ водахъ, по близости нефтяныхъ источниковъ*. Объ употребленіи нефти на крейсерахъ въ военное время, въ дальнихъ моряхъ. я не говорю здѣсь, такъ какъ примѣненіе ея у себя дома будетъ первымъ шагомъ на этомъ пути. Нефть на Мурманѣ, на Печорѣ, на Сахалинѣ и удобство ея перекачиванія съ борта на бортъ въ открытомъ океанѣ — это великія ручательства за обезпеченность крейсеровъ нашихъ топливомъ въ военное время, когда не будетъ нейтральныхъ портовъ, когда топливо сдѣлается военною контрабандою.

Въ соединенныхъ плаваніяхъ, на эскадрахъ и на отдѣльныхъ крейсерахъ въ военное время, уголь получитъ громадную цѣну и его придется жечь осторожно, съ осмотрительностью, хотя держаться подъ малыми парами и не всегда удобно и безопасно. Безъ очевидныхъ послѣдствій быстраго подъема пара—порчи котловъ—нельзя ни уйдти отъ непріятеля, ни догнать

его. Когда же будетъ принято на военномъ флотѣ нефтяное отопленіе, тогда, съ помощью нѣкоторыхъ механическихъ приспособленій, командиръ или вахтенный начальникъ должны лишь указывать количество выпускаемой нефти въ пульверизаторъ, и въ зависимости отъ этого количества, вполнѣ сжигаемаго при хорошихъ форсункахъ, будетъ высота, давленіе пара и быстрота его подъема. Мало-мальски смышленый кочегаръ съумѣетъ управиться съ форсунками, тогда какъ для поддержки пара на извѣстной высотѣ требуются весьма опытные и внимательные уже десятки кочегаровъ.

Я сознаюсь, что не перечислилъ и десятой доли всѣхъ преимуществъ нефти на флотѣ передъ углемъ, но полагаю, что и того, что сказано выше, достаточно уже, чтобы не медлить болѣе въ энергичныхъ и правильно поставленныхъ изысканіяхъ лучшаго способа сжиганія ея въ котлахъ черноморскихъ броненосцевъ, плавающихъ по близости богатѣйшихъ источниковъ этого прекраснаго топлива. Близость къ нашему сильнѣйшему военному флоту и къ многолюднымъ исходнымъ желѣзнодорожнымъ городамъ важнѣйшихъ стратегическихъ пунктовъ на Черномъ морѣ—проливовъ, указываетъ и еще на одну задачу его флота, безъ сомнѣнія, трудную и сложную, но не неисполнимую и небезпримѣрную. Эта задача заключается въ занятіи проливовъ, или одного изъ нихъ, въ наикратчайшій срокъ по объявленіи войны.

Такъ какъ такое предпріятіе могло бы быть совершено только съ помощью сухопутныхъ войскъ и всѣхъ наличныхъ плавучихъ средствъ на мѣстѣ, то понятно, оно требуетъ упорной и систематичной под-

готовки. Было бы величайшимъ и непростительнымъ легкомыслiемъ *подойти къ Босфору съ десантомъ и по какимъ-либо непредвидѣннымъ заранѣе причинамъ не высадить его въ предназначенныхъ пунктахъ* и еще большимъ несчастiемъ, *исполнивъ первую половину предпрiятiя, не съумѣть и не успѣть запереть узкаго пролива* подъ носомъ у непрiятеля, который непремѣнно явится изъ Средиземнаго моря. Поэтому-то, готовясь исполнить столь важную задачу, нельзя ограничиваться бумажными свѣдѣнiями и таблицами и отвлеченными соображенiями, не провѣренными на практикѣ во всѣхъ деталяхъ. Конечно, нѣтъ возможности репетировать кажущееся исполнимымъ теперь, именно тамъ, гдѣ оно должно внезапно совершиться когда-либо въ будущемъ, въ удобный моментъ, да пожалуй, и нѣтъ надобности, такъ какъ южное и восточное побережья Черпаго моря во многомъ сходствуютъ между собою, и обученiе быстрой, по первому сигналу, посадкѣ и высадкѣ на суда и съ судовъ сухопутныхъ войскъ, съ одинаковымъ удобствомъ могло бы производится въ Новороссiйскѣ, Батумѣ и даже въ томъ же Севастополѣ. Постоянныя упражненiя въ этомъ прiучили бы флотъ и армiю къ веденiю соединенныхъ военныхъ операцiй, выработали бы необходимые для успѣха всего дѣла режимъ и традицiи и наконецъ, создали бы и усовершенствовали бы матерiальныя средства для одного изъ самыхъ сложныхъ маневровъ. Въ минувшее время на нашемъ флотѣ спускъ гребныхъ судовъ и посадка на нихъ десанта считались чрезвычайно важнымъ и серьезнымъ дѣломъ, неизмѣримо важнѣйшимъ правильныхъ и красивыхъ ротныхъ или батальонныхъ построенiй

на площадяхъ или въ казармахъ и вообще всякихъ, тому подобныхъ, береговыхъ экзерцицій, исполняемыхъ флотскими командами. Одинъ изъ черноморскихъ молодыхъ командировъ, за блестящій спускъ и подъемъ дессантныхъ ботовъ съ парохода, былъ сдѣланъ флигель-адъютантомъ Императоромъ Николаемъ I. Если тогда, при несовершенствѣ техники и отсутствіи паровыхъ механизмовъ, съ помощью найтововъ, веревокъ и тяжелыхъ блоковъ можно было удовлетворять самымъ суровымъ требованіямъ быстроты и отчетности подобной работы, то какихъ же результатовъ достигли бы современные моряки, сознательно относящіеся къ дѣлу. Къ сожалѣнію, никакихъ усовершенствованій еще не сдѣлано въ этомъ направленіи на субсидируемыхъ пароходахъ добровольнаго флота и русскаго общества. Безукоризненно быстрый спускъ гребныхъ судовъ, установленныхъ по-штормовому, т.-е. припайтовленныхъ и закрѣпленныхъ на заваленныхъ внутрь шлюпъ-балкахъ, мнѣ удалось видить лишь на далекомъ сѣверѣ, на пароходѣ „Ломоносовъ“, Архангельско-Мурманскаго товарищества.

Я полагаю, было бы излишнимъ здѣсь поднимать вопросъ о томъ, на кого должны бы быть возложено высшее руководство всѣмъ дѣломъ посадки, выбора мѣста и высадки дессанта. На страницахъ нашей военной исторіи вписаны примѣры умѣнья моряковъ, съ юныхъ лѣтъ привыкшихъ къ инициативѣ въ своихъ дѣйствіяхъ, соединять всѣ роды оружія въ одну дружную, могучую семью и руководить твердо и энергично чрезвычайно сложными операціями. Одиннадцатимѣсячная защита обложеннаго сильнымъ союзникомъ Севастополя, подготовленная адмираломъ Корнило-

вымъ,—лучшая иллюстрація такой нравственной силы. У насъ нѣтъ очевидныхъ причинъ полагать, что подобная же нравственная сила не можетъ обнаружиться снова въ критическую минуту, хотя, съ другой стороны, мы прекрасно знаемъ и то, что нельзя ожидать появленія героевъ и талантовъ въ той средѣ, которая не готовится въ школѣ, создавшей ихъ полъвѣка тому назадъ. Достовѣрно извѣстно, что десанты умѣло и удачно высаживали не тѣ, которые обучались только десантнымъ ученьямъ на площадяхъ и въ казармахъ, а главнымъ образомъ тѣ, которые плавали, хорошо знали море и побѣждали его. Все это, конечно, азбучная истина о духовной сторонѣ флота, истина, пригодная для прописей и давно всѣмъ извѣстная, однако, чаще и чаще забываемая подъ прикрытіемъ стальной брони, подводныхъ и наводныхъ таранонъ и минъ, и сѣти электрическихъ проводниковъ. Но не мѣсто и не время говорить о великомъ значеніи духовнаго элемента во флотѣ тогда, когда рѣчь идетъ еще лишь о его государственныхъ, національныхъ задачахъ, и я перехожу къ Балтійскому, имѣющему прямую обязанность и возможность, несмотря на отдаленность и раздѣльность нашихъ морей, придти на помощь Черноморскому въ критическую минуту.

III.

Исторія не повторяется, но внимательное изученіе ея даетъ всегда полезныя указанія. Долгое прошедшее предсказываетъ съ большимъ вѣроятіемъ грядущее, когда факты не предаются забвенію или не извра-

щаются, по выбору, въ угоду времени, и когда выводы и обобщенія изъ этихъ фактовъ дѣлаются безболзнено и безъ предвзятыхъ цѣлей. Нѣтъ болѣе слѣпыхъ и глухихъ, какъ тѣ, которые умышленно не желаютъ видѣтъ или слышать, и нѣтъ большаго зла, какъ самообольщеніе и нежеланіе знать правду. Исторія Балтійскаго флота, рѣзко отличающагося отъ Черноморскаго, полна уроками, справляться съ которыми необходимо постоянно при обсужденіи задачъ и будущности перваго. Уразумѣть ихъ и говорить объ нихъ только и можно на основаніи историческихъ справокъ. Я и обращаюсь за неимѣніемъ серьезной морской исторіи къ матеріаламъ для нея, издаваемымъ коммисіею, работающею *только около пятидесяти лѣтъ* надъ ними.

Наши вооруженныя морскія силы еще зарождались, Кронштадтъ укрѣплялся, а парядные молодые люди, разсѣянные желѣзною волею по всѣмъ странамъ Европы, обучались морскому дѣлу, а само оно, дома у себя, подверглось грозной опасности. Въ 1720 году англійскій и шведскій флоты, состоявшіе изъ 25 линейныхъ кораблей и множества брандеровъ и различныхъ мелкихъ судовъ, подъ общею командою адмирала Нориса, явились съ враждебными цѣлями предъ Ревелемъ. Великій русскій флотоводецъ не рѣшился вступить въ открытый бой съ такими силами, хотя и зналъ, что подъ ихъ прикрытіемъ, въ Виндавѣ и Либавѣ, долженъ былъ высадиться восьмитысячный отрядъ шведовъ. Императоръ ограничился тогда приказаніемъ: „Оборону флота и Котлина имѣть до послѣдней силы и живота, яко наиглавнѣйшее дѣло“ [1]). Для этой обо-

[1]) „Очеркъ русск. морской исторіи“, О. Веселаго, стр. 332.

роны, на узкомъ и неглубокомъ кронштадтскомъ фарватерѣ, были поставлены старые корабли, нагруженные камнемъ и балластомъ. Предполагалось затопить ихъ и, такимъ образомъ, преградить эскадрѣ Нориса дальнѣйшій путь къ новой крѣпости, за стѣнкою которой скрылись лучшія и сильнѣйшія суда юнаго русскаго флота—новые корабли. Гроза, однако, миновала благополучно, фарватеръ остался чистъ, и флотъ уцѣлѣлъ, такъ какъ Норисъ ушелъ изъ Ревеля, прослышавъ о разореніи шведскаго побережья отрядомъ бригадира фонъ-Менгдена, переправившагося туда съ шестью тысячами пѣхоты и кавалеріи на 35 галерахъ изъ Финляндіи черезъ Ботническій заливъ [1]). Преслѣдуя галеры, шведскій адмиралъ потерпѣлъ пораженіе и потерялъ у Гренгама четыре фрегата, обмѣлѣвшіе и взятые на абордажъ тѣми же галерами. О высадкѣ въ Либавѣ нечего было и мечтать шведамъ, когда ихъ родина терпѣла всѣ ужасы войны, внесенные непріятелемъ, смѣло перевалившимъ съ восточнаго берега Ботническаго залива на западный.

„Правда, не малая викторія можетъ причесться, а наипаче, что при очахъ англійскихъ, которые равно шведовъ оборонялі, какъ ихъ земли, такъ и флотъ“ [2]), писалъ великій Императоръ Меншикову по поводу гренгамскаго сраженія. Адмиралъ Норисъ, въ 1720 г., безъ всякаго сомнѣнія, владѣлъ Балтійскимъ моремъ и Финскимъ заливомъ, загнавъ наши корабли въ Кронштадтскую гавань и лишивъ ихъ возможности принимать участіе въ войнѣ и препятствовать высадкѣ швед-

---

[1]) „Очеркъ русск. морской исторіи“, Ѳ. Веселаго, стр. 335.
[2]) „Очеркъ русск. морской исторіи“, Ѳ. Веселаго, стр. 340.

скаго десанта въ Виндавѣ или Либавѣ. Но кампанія окончилась и безъ помощи кораблей и наградила призрачными, даже позорными лаврами защитниковъ и союзниковъ Швеціи. Эта первая неудача корабельнаго флота не разочаровала Петра Великаго, и онъ продолжалъ энергично строить его. Однако, не слѣдуетъ забывать, что въ то же время геніальный русскій морякъ мечталъ о занятіи Мадагаскара и сооружалъ Рогервикъ, откуда надѣялся командовать Балтійскимъ моремъ, не имѣвшимъ тогда на своихъ берегахъ иной сильной и дѣятельной державы, которая могла бы парализовать исполненіе этихъ надеждъ.

Въ 1726 году Россія, уже при Императрицѣ Екатеринѣ I, потребовала вознагражденія герцогу Голштинскому за потерянный имъ Шлезвигъ и очищенія Мекленбургскихъ владѣній отъ ганноверской оккупаціи. Возникшія политическія недоразумѣнія, вслѣдствіе этихъ требованій, грозили войною съ Даніею и Великобританіею. Дипломатическіе переговоры обострились, и 22 мая, въ виду Ревеля, сталъ на якорь англійскій флотъ [1]) подъ командою вице-адмирала Уэджера. Назначеніе этихъ вооруженныхъ морскихъ силъ явствовало изъ декларація 11 апрѣля, объявленной „Георгіемъ, королемъ Великобританіи, Франціи и Ирландіи, защитителемъ вѣры и пр., и пр.“. Многословная и длинная декларація его великобританскаго величества объясняла политическое положеніе дѣлъ въ Европѣ, касалась вооруженій и приготовленій Россіи и заканчивалась такъ: „Ваше Императорское Величество удивляться не будете, что мы необходимо

[1]) „Матеріалы для исторіи русскаго флота“, т. V, стр. 211.

принуждены будучи къ предостереженію безопасности нашихъ государствъ, къ исполненію нашихъ обязательствъ, учиненныхъ съ нашими союзниками и къ содержанію всенародной тишины на сѣверѣ, которая, какъ видится, военными пріуготовленіями Вашего Императорскаго Величества гораздо угрожается, запотребно разсудили сильный флотъ нашихъ военныхъ кораблей на Балтійское море послать, и что мы адмиралу нашему указъ дали, чтобы онъ старался новыя смятенія въ тѣхъ краяхъ предупреждать, *препятствуя* Вашего Императорскаго Величества *флоту выходить*, если въ намѣреніи Вашемъ Вы пребудете и оный на море посланъ будетъ къ произведенію того намѣренія, которое Вы имѣть можете“ [1]). Уже второй разъ являлся англійскій флотъ въ русскія воды прямо съ враждебными намѣреніями, второй разъ дерзко давалъ знать русскимъ морякамъ, что они не господа своего моря.

Императрица отвѣтила, что она „яко самодержавная и абсолютная государыня, которая ни отъ кого, кромѣ единаго Бога, зависитъ, законы отъ инаго кого принять не вознамѣрена“ [2]). Столкновеніе двухъ вооруженныхъ морскихъ силъ, казалось, должно было совершиться. Въ этотъ критическій моментъ на Кронштадтскомъ рейдѣ стоялъ подъ флагомъ генералъ-адмирала, графа Апраксина, флотъ изъ 16 кораблей, 4 фрегатовъ и множества другихъ мелкихъ судовъ, имѣвшихъ всего 1.000 орудій и 9.000 матросъ. По донесеніямъ генералъ-лейтенанта Волкова изъ Ревеля, англичане бѣдствовали на своихъ корабляхъ, пере-

[1]) „Матеріалы для исторіи русск. флота“, томъ V, стр. 224.
[2]) „Матеріалы для ист. русск. флота“, томъ V, стр. 16.

полненныхъ больными. „И, какъ можно видѣть, что онъ, вице-адмиралъ, не въ великой силѣ, — писалъ Волковъ князю Меншикову, — хотя-бъ еще и больше того было, опасенія имѣть никакого и разумѣемъ, что они сами не безъ опасенія находятся“. Несмотря на такое извѣстіе, наша кронштадтская эскадра не рѣшилась идти въ море. Для защиты Ревеля, мѣстное начальство предположило: затопить на фарватерѣ корабли „Не тронь меня“ и „Св. Михаилъ“, остальныя же суда ревельскаго флота—два линейныхъ корабля и три фрегата—поставить въ самую глубь гавани и утопить ихъ уже тамъ послѣ защиты порта „до положенія живота своего“ [1]). Англичане, подкрѣпленные датчанами, простояли до сентября на якорѣ въ виду Ревеля, не выпустивъ ни одного спаряда, но не выпустивъ и нашего Балтійскаго флота въ море.

Прошло семь лѣтъ послѣ этого, и новыя политическія недоразумѣнія имперіи потребовали дѣятельной службы отъ Балтійскаго флота 12 сентября 1733 г., въ Варшавѣ, противъ воли и желанія русскаго двора, состоялось избраніе въ польскіе короли Станислава Лещинскаго. Этого претендента поддерживала Франція, Россіи же приходилось употребить силу для утвержденія на польскомъ престолѣ своего избранника, Августа II, и 30 сентября, на правомъ берегу Вислы, появился русскій отрядъ подъ командою Леси [2]). Надобно было торопиться взять Данцигъ, гдѣ Лещинскій заперся, въ ожиданіи помощи, обѣщанной ему

---

[1]) „Матеріалы для ист. русск. флота“, томъ V, стр. 16.
[2]) „Исторія Россіи“, Соловьева, томъ XX, стр. 23.

изъ Франціи. Въ мартѣ слѣдующаго года Минихъ началъ осаду Данцига съ суши, но 1 апрѣля французскій фрегатъ съ оружіемъ вошелъ въ Вислу. Затѣмъ, черезъ двѣ недѣли, пришла уже цѣлая французская эскадра изъ одиннадцати кораблей съ вспомогательнымъ отрядомъ данцигскому гарнизону. Фельдмаршалъ Минихъ успѣлъ захватить фортъ Зоммершанцъ и такимъ образомъ прервалъ сообщеніе осажденнаго Данцига съ гаванью Вейхзель-мюнде и съ французами. Они ушли, но вскорѣ возвратились и высадились на берегъ въ количествѣ 2.000 человѣкъ. Здѣсь, подъ Данцигомъ, кажется, впервые сошлись лицомъ къ лицу французы съ русскими съ оружіемъ въ рукахъ. Побѣда осталась за послѣдними, и нашему флоту выпало на долю доставить въ Кронштадтъ плѣнныхъ, взятыхъ арміею фельдмаршала Миниха.

Но въ Кронштадтѣ, въ то время, когда французскій флотъ шелъ изъ Копенгагена съ дессантомъ, о чемъ сообщено было нашимъ посланникомъ при датскомъ дворѣ въ Петербургъ, уже на рейдѣ стояла эскадра изъ 14 кораблей, 5 фрегатовъ и прочихъ мелкихъ судовъ, подъ общею командою адмирала Гордона. Только 1-го іюня этотъ флотъ подошелъ къ Данцигу и, продержавшись въ виду его до 18-го, ушелъ къ Готланду наливаться водою. Въ отсутствіе адмирала Гордопа съ ввѣренными ему морскими силами, сдался осажденный Данцигъ. Какую бы громадную услугу могли оказать Миниху 14 кораблей, еслибы они прозимовали съ 1733 на 1734 годъ въ Ревелѣ, оставили бы этотъ портъ своевременно и затѣмъ явились бы въ апрѣлѣ въ Зундъ на встрѣчу

французскому флоту? Приходилось, по крайней мѣрѣ, наверстывать потерянное время и дѣйствовать.

Фельдмаршалъ Минихъ, повидимому, такъ и понималъ задачи нашего флота, обращаясь къ адмиралу Гордону съ различными вопросами. Это видно, между прочимъ, изъ слѣдующихъ словъ: „Можетъ ли оный флотъ (эскадра адмирала Гордона) имѣющуюся здѣсь въ Балтическомъ морѣ эскадру французскую сыскавъ атаковать съ авантажемъ?“ Но флагмана Гордонъ, Сенявинъ и Гослеръ, посовѣтовавшись, отвѣчали, что „ежели, какъ слышно, оная (т.-е. французская) эскадра умножится вновь присланною изъ провинціи, то флоту нашему не только препятствіе учинить какое можно будетъ, но съ нуждою будемъ ретироваться, ибо нѣкоторые наши корабли предъ другими *имѣютъ въ хожденіи великую рознь* [1]).

Въ 1742 г. Балтійскій флотъ принималъ участіе въ шведской войнѣ. Объ этомъ участіи графъ Головинъ въ мартѣ слѣдующаго года докладывалъ такъ: „понеже россійскій флотъ въ минувшую кампанію противу непріятельскаго *такъ слабо поступалъ, что никакого дѣйствія не оказалъ*, того ради не соизволитъ ли Ваше Императорское Величество повелѣть адмиралтействъ-коллегіи наикрѣпчайшимъ указомъ подтвердить, чтобы флагманы, которые въ будущей кампаніи флотомъ командовать имѣютъ, поручены были подъ главную дирекцію генералъ-фельдмаршалу графу Ласси [2]).

Никогда и ни одно русское государственное учрежденіе не рѣшалось на такое откровенное признаніе

[1]) „Матеріалы для ист. русск. флота“, томъ VII, стр. 605.

[2]) „Матеріалы для исторіи русск. флота“, томъ IX, стр. 266.

своей неспособности управляться и дѣйствовать самостоятельно. Графъ же Головинъ былъ адмиралъ и президентъ адмиралтействъ-коллегіи, т.-е. представитель и выразитель мыслей, желаній и способностей всего русскаго флота. Но Императрица Елизавета Петровна была дочь великаго моряка, и вопросъ о подчиненіи флота, поднятый адмираломъ, рѣшила такъ: „что касается команды главной графа Ласси и надъ корабельнымъ флотомъ, въ томъ поступать по уставу“.

Впрочемъ о военныхъ дѣйствіяхъ нашего флота противъ шведскаго, какъ въ эту войну, такъ и въ послѣдніія, говорить болѣе не будемъ, такъ какъ они являются вообще аномаліею въ исторіи морскихъ войнъ и нашихъ въ особенности. Сухопутные русскіе люди, не имѣвшіе ни малѣйшаго понятія въ морскомъ дѣлѣ, завладѣли при Петрѣ Великомъ кораблями и водами шведовъ и затѣмъ били ихъ на морѣ въ теченіе полутораста лѣтъ почти при всѣхъ встрѣчахъ и столкновеніяхъ. Ревельское сраженіе, это единственный примѣръ въ исторіи всѣхъ флотовъ, считающихъ за непремѣнное правило, что стоящая эскадра на якорѣ разбивается атакующею, было выиграно русскою, на которую неожиданно напала шведская, пустившаяся подъ всѣми парусами. Это ревельское сраженіе доказало только аксіому, что пѣтъ правила безъ исключенія и въ военно-морской тактикѣ.

Въ 1757 году началась война съ Фридрихомъ Великимъ, котораго Императрица Елизавета Петровна считала опаснѣйшимъ врагомъ Россіи [1]). Дѣйствіями флота, состоявшаго подъ командою адмирала Мишу-

[1]) „Исторія Россіи“ Соловьева. т. XXIV, стр. 13.

кова, изъ 18 линейныхъ кораблей и 4 фрегатовъ, Императрица осталась очень недовольна, что̀ и выразила въ указѣ отъ 14-го августа адмиралтействъ-коллегіи такъ: „Изъ реляціи оной коллегіи отъ 9-го августа не безъ удивленія усмотрѣли мы, что нашъ нынѣ дѣйствительно въ морѣ находящійся флотъ не былъ снабженъ морскимъ провіантомъ болѣе какъ токмо на четыре мѣсяца, когда однакожъ оная коллегія еще съ прошлаго года указъ имѣла, а именно отъ 5-го октября, чтобы корабельный флотъ весь зимою такъ исправленъ и всѣмъ потребнымъ, особливо-жъ провизіею снабженъ былъ и т. д.“ [1]).

Кромѣ эскадры адмирала Мишукова, для военныхъ дѣйствій подъ Мемелемъ былъ посланъ небольшой отрядъ капитана 2 ранга Ляпунова, состоявшій изъ корабля „Гавріилъ“, двухъ фрегатовъ, двухъ прамъ, двухъ бомбардирскихъ кораблей и одного гальота. Этотъ отрядъ началъ кампанію 1-го мая. Но корабль „Гавріилъ“ оказалъ сильную течь, и командиръ его, онъ же начальникъ отряда, передалъ свои полномочія младшему по себѣ капитану 3 ранга Валронту, поднявшему брейдъ-вымпелъ на фрегатѣ „Вахмейстеръ“, а самъ спустился въ Ревель. Только-что вышелъ въ Балтійское море новый отрядный, какъ случилась снова бѣда — фрегатъ „Селафаилъ“ и корабль „Юпитеръ“ потекли по всѣмъ швамъ и бросились спасаться въ Либаву. По настоянію генерала Фермора, Валронтъ наконецъ явился подъ Мемель 17-го іюня и съ 20 по 24-е бомбардировалъ этотъ городъ, причемъ наши суда пострадали болѣе всего отъ собственныхъ вы-

[1]) „Матеріалы для исторіи русскаго флота“, т. X, стр. 356.

стрѣловъ—пушки рвались и калѣчили людей въ батареяхъ [1]).

Въ слѣдующемъ 1758 году, адмиралъ Мишуковъ съ 24 линейными судами простоялъ въ Копенгагенѣ, тщетно ожидая англійскій флотъ, по слухамъ собиравшійся явиться въ Балтійское море. 1759 годъ для флота прошелъ въ ничтожныхъ занятіяхъ — блокадѣ прусскихъ береговъ и перевозкѣ дессанта въ Данцигъ. Въ 1760 году участіе кронштадтскихъ моряковъ въ осадѣ Кольберга окончилось очень неудачно. Въ 1761 г. повторились тѣ же дѣйствія подъ Кольбергомъ, сдавшимся лишь въ декабрѣ Румянцевской арміи.

Самое критическое время—возникновеніе сильнаго молодого государства на Балтійскомъ побережьи, прошло незамѣченнымъ для Кронштадта, хотя именно въ это-то время и были заложены первые камни заграждепія на пути нашего флота въ Европу и во всѣ моря цѣлаго свѣта.

Замѣчательно, что въ тотъ же промежутокъ времени отъ кончины Петра Великаго до славныхъ дней Екатерининскаго царствованія, когда наступила новая эра въ жизни Балтійскаго флота, немало было единичныхъ примѣровъ, доказывающихъ недюжинныя способности, твердость духа и непоколебимую доблесть нѣсколькихъ русскихъ моряковъ, имена которыхъ должны быть незабвенны. Такъ на далекой окраинѣ, въ суровомъ Охотскомъ морѣ, Чириковъ съ товарищами, вынося всѣ ужасы самыхъ крайнихъ лишеній и одолѣваемые цынгою, открывали проливы и заливы, описывали неизвѣстныя земли и воды и составляли карты.

---

[1]) „Матеріалы“, т. X, стр. 382.

Не ожиданіе наградъ и не страхъ передъ начальствомъ руководили этими скромными, забытыми адмиралтействъ-коллегіею русскими мореплавателями: Малыгинымъ, Скуратовымъ, Чекинымъ, Лаптевымъ, Овцынымъ, Челюскинымъ и другими, а преданность дѣлу и безграничное сознаніе долга. Вѣчныя истины: „море принадлежитъ морякамъ, море родитъ и дѣлаетъ моряковъ“ — являются во всей своей неопровержимости при сравненіи дѣятельности балтійскихъ корабельныхъ эскадръ, вытягивавшихся ежегодно изъ Кронштадтской гавани на большой рейдъ съ отдѣльными небольшими отрядами и крошечными судами, плававшими въ Тихомъ океанѣ, вдали отъ устьевъ Невы, отъ порта и портоваго начальства. Тѣ же русскіе люди, безъ малѣйшаго сомнѣнія такъ же преданные сыны единой матери — Россіи, дѣйствовали діаметрально противуположно. Одни находили достаточно силъ въ самихъ себѣ преодолѣвать всѣ препятствія, воздвигаемыя и невѣжественными людьми, и суровою природою, и опаснѣйшею стихіею, другіе, стоявшіе такъ близко къ источнику власти и пользовавшіеся не рѣдко ея неограниченнымъ довѣріемъ, признавали себя неспособными управлять и управиться или бездѣйствовали, ссылаясь на дурное состояніе матеріальной части флота, какъ будто бы не они же сами были виновны и въ этомъ? Гдѣ и въ чемъ заключается такая разница? Изъ Кронштадта никогда не было видно моря, для флота же, выходившаго на короткое время въ Финскій заливъ, оно и тогда уже запиралось датскимъ Зундомъ; передъ взорами Чирикова съ товарищами раскинулся широкій, безграничный просторъ, манившій къ себѣ души русскихъ моряковъ, сулившій мо-

гущество и величіе ихъ родинѣ. Туда въ невѣдомую даль, съ опаспостью жизни, больные и изпуренные цынгою плыли эти моряки на своихъ утлыхъ кораблях и тамъ на мысахъ и островахъ первые записали свои славныя имена.

Впрочемъ, англичане и французы стерли ихъ почти повсюду и даже на нашихъ картахъ восточнаго берега Сибири. Позднѣйшія поколѣнія и современники читаютъ непонятныя и чуждыя русскому уху прозвища на своихъ картахъ или на картахъ, купленныхъ въ Англіи, наивно вѣруя, что ея мореплавателямъ мы обязаны и первыми гидрографическими свѣдѣніями о побережьи сѣверо-восточнаго океана.

Продолжительное и блестящее царствованіе Императрицы Екатерины II имѣло громаднѣйшее значеніе для Балтійскаго флота. Положеніе, въ которомъ она застала его, рельефно изображено въ письмѣ государыни отъ 1765 года къ П. И. Панину. „У насъ въ изличествѣ кораблей и людей“,—писала Екатерина II,—„но у насъ нѣтъ ни флота, ни морляковъ. Въ ту минуту, когда я подняла штандартъ и корабли стали проходить и салютовать, два изъ нихъ *погибли было по оплошности* ихъ капитановъ, изъ которыхъ одинъ попалъ кормою въ оснастку другого, и это во ста, быть можетъ, туазахъ отъ моей яхты; добрый часъ возились они, чтобы высвободить свои борта, что̀ нако̀нецъ имъ и удалось. Надобно сознаться, что корабли походили на флотъ, выходящій каждый годъ изъ Голландіи для ловли сельдей, а не на военный“ [1]). Императрица не спрашивала о поворотливости кораб-

[1]) „Исторія Россіи“, Соловьева, т. XXVI, стр. 127 и 128.

лей и ихъ пригодности къ маневрамъ, и со свойственною геніямъ прозорливостью, категорически винила оплошность людей — командировъ и рѣшилась выучить ихъ и вдохнуть живую душу въ разслабленный организмъ, чтобы сдѣлать его снова полезною и могучею силою. Это возможно было исполнить только въ морѣ, на той стихіи, безъ которой никакія человѣческія ухищренія и матеріальныя жертвы не могутъ создать дѣйствительныхъ моряковъ, а не чиновниковъ, носящихъ морскую форму. Въ море она и послала его.

Первая эскадра адмирала Спиридова, отличившагося беззавѣтною храбростью еще въ Семилѣтнюю войну, подъ Кольбергомъ, испытала на своемъ переходѣ въ Средиземное море трудно вообразимыя бѣдствія. Она вышла изъ Кронштадта въ іюлѣ 1769 года въ составѣ 7 кораблей, 1 фрегата, 1 бомбардирскаго корабля, 4 пинокъ и 2 пакетботовъ и только въ декабрѣ добралась до Портъ-Магона, потерявъ на пути почти половину судовъ [1]). На переходѣ отъ Кронштадта до Копенгагена на этой эскадрѣ умерло 54 человѣка; число больныхъ на корабляхъ въ промежутокъ времени между Копенгагеномъ и Англіею достигло 700 человѣкъ. На одномъ изъ судовъ, на переходѣ отъ Портсмута до Лиссабона, насчитывали 200 больныхъ [2]). Цынга и другія болѣзни свирѣпствовали на Екатерининскихъ корабляхъ. И однакожъ этотъ обездоленный флотъ, съ которымъ такъ брезгливо и оскорбительно

---

[1]) Въ Портъ-Магонъ на о-вѣ Миноркѣ пришло въ концѣ декабря 1769 года съ ад. Спиридовымъ 4 корабля и 4 мелкія судна. „Исторія русск. флота“, О. Веселаго, стр. 141.

[2]) Тамъ же, стр. 238.

обращались наши дипломаты за границею, эти полугнилые и дурно снабженные Кронштадтскимъ портомъ корабли, черезъ два года, проведенные въ плаваніи, одержали блестящую побѣду надъ турками, еще довольно сильными и господствовавшими въ Архипелагѣ. Чесменскій погромъ не былъ безполезнымъ побоищемъ. Онъ помогъ арміи на Балканскомъ полуостровѣ и ускорилъ заключеніе Кучукъ-Кайнарджійскаго договора.

Непрерывныя плаванія нашихъ эскадръ въ открытомъ морѣ и дальніе переходы въ Средиземное море выработали, наконецъ, цѣлый корпусъ флотскихъ офицеровъ, опираясь на которыхъ, Императрица могла не только объявить „вооруженный нейтралитетъ“, но и поддержать его силою во всей чистотѣ и неприкосновенности. Для этой цѣли въ 1781 году изъ Кронштадта были отправлены три эскадры: 1) въ Нѣмецкое море; 2) въ Средиземное, и 3) въ Атлантическій океанъ.

И снова, вдали отъ родины, отъ Кронштадта и отъ гавани, русскій флотъ оказалъ услугу родинѣ и исполнилъ въ точности Высочайшее повелѣніе, заключавшееся въ томъ, „*чтобы флагъ нашъ* вездѣ надлежащимъ образомъ уважаемъ былъ“ [1]). А этого уваженія требовали отъ англійскихъ мореплавателей, которые, преслѣдуя французскій флагъ, ни за кѣмъ не признавали права свободнаго плаванія, останавливали и подвергали осмотрамъ и различнаго рода насиліямъ, и которымъ, почти семьдесятъ лѣтъ къ ряду мы такъ предупредительно очищали балтійскія воды вплоть до Кронштадта, затопляя корабли лишь на его фарватерѣ.

---

[1]) „Исторія русскаго флота“, Ѳ. Веселаго, стр. 164.

Перечитывая рапорты о бѣдствіяхъ Спиридовской эскадры, Императрица писала графу Орлову: „Что же дѣлать? Впредь умнѣе будутъ. Ничто нашему флоту столько добра не дѣлаетъ, какъ сей походъ (въ Средиземное море). Все закоспѣлое и гнилое наружу выходитъ, и онъ будетъ современемъ круглехонько обточенъ“ [1]).

Такъ и случилось, но, къ сожалѣнію, обрости гнилью легче, нежели совершенствоваться. Въ 1800 году между Россіею, Даніею, Швеціею и Пруссіею былъ подписанъ договоръ, возстановлявшій въ сущности Екатерининскій вооруженный нейтралитетъ. Но для поддержанія его и защиты правъ и интересовъ союзниковъ уже не плавали русскіе корабли въ моряхъ и Атлантическомъ океанѣ, и лордъ Нельсонъ, только-что сжегшій Копенгагенъ, 12 мая 1801 года, съ эскадрою изъ десяти кораблей явился въ Ревель, гдѣ зимовалъ русскій флотъ и гдѣ герой Абукира намѣревался разорвать союзный трактатъ и нанести первый ударъ фантастической экспедиціи въ Индію, подготовленной Императоромъ Павломъ I вмѣстѣ съ Наполеономъ [2]). Военнаго столкновенія не воспослѣдовало, такъ какъ нашъ флотъ покинулъ Ревель и очистилъ отъ препятствій русскія воды, скрывшись въ Кронштадтѣ.

Въ 1808 году британскій флотъ опять вошелъ безпрепятственно въ Балтійское море, попрежнему имѣя въ виду непріязненныя дѣйствія противъ Россіи. Англійская эскадра успѣла соединиться со шведскою, одолѣваемою цынгою и внутренними неурядицами.

---

[1]) „Исторія Россіи“, Соловьева, т. XXVIII, стр. 126.

[2]) Журьенъ-де-Гравьеръ, томъ II, стр. 32.

Результаты этой кампаніи были неважные, хотя и очень характерные, напоминавшіе Балтійскому флоту забытыя при Екатеринѣ II традиціи. Командовавшій эскадрою адмиралъ Ханыковъ [1]) былъ преданъ суду за неисполненіе Высочайшихъ предписаній, а контръ-адмиралъ Ѳ. Я. Ломенъ награжденъ орденомъ и затѣмъ чиномъ, за быстрый переходъ съ кораблями изъ Ревеля въ Кронштадтъ, гдѣ они и оставались во время войны.

Здѣсь снова я не могу умолчать объ удивительныхъ подвигахъ храбрости нашихъ тогдашнихъ моряковъ, въ отдѣльныхъ, частыхъ столкновеніяхъ съ британскими, привыкшими только побѣждать. Корабль „Всеволодъ“, сѣвшій на мель при входѣ эскадры адмирала Ханыкова въ Рогервикъ и уже захваченный англичанами, былъ сожженъ нашими охотниками послѣ страшнаго побоища, въ которомъ Михаилъ Петровичъ Лазаревъ, тогда еще молодой офицеръ, попался въ плѣнъ. Англійскій 44-хъ-пушечный фрегатъ „Сальсестъ“ въ ту же кампанію *взялъ съ бою* крошечный тендеръ „Опытъ“ въ Финскомъ заливѣ. Но какой это былъ бой! Онъ окончился, когда для подъема національнаго флага не оставалось ни одного фала на „Опытѣ“ и когда командиръ его, лейтенантъ Г. Невельской, лежалъ безъ чувствъ, окровавленный на палубѣ. Англійскій офицеръ, прибывшій съ „Сальсеста“ завладѣть призомъ, объявилъ, что не считаетъ себя въ правѣ лишать оружія доблестныхъ защитниковъ тендера и предложилъ имъ свободу на условіи не принимать участія въ войнѣ. Невельской не принялъ

[1]) Морской списокъ, ч. II, стр. 459.

условія, но такъ же, какъ и М. П. Лазаревъ, пробылъ короткое время въ плѣну. По Высочайшей волѣ, бывшаго командира „Опыта“ приказано было *не опредѣлять подъ команду*, а назначать командиромъ же лучшихъ судовъ, сообразно званію.

Въ то время, когда нашъ Кронштадтскій флотъ бездѣйствовалъ или доблестно жертвовалъ собою въ одиночныхъ сраженіяхъ, предоставляя Балтійское море и Финское побережье на произволъ англичанамъ и скрываясь подъ защиту кронштадтскихъ укрѣпленій, эскадры адмираловъ Ушакова и Сенявина въ Средиземномъ морѣ совершали подвиги, возбуждавшіе зависть фельдмаршала Суворова [1]) и опасенія адмирала Нельсона [2]) за интересы Англіи въ Архипелагѣ. Опираясь на симпатію и поддержку весьма слабыхъ или сомнительныхъ союзниковъ—французовъ, грековъ, неаполитанцевъ, черногорцевъ и т. д., только въ крайности употребляя силу, русскіе моряки на своихъ изношенныхъ корабляхъ освобождали и создавали государства, защищали ихъ отъ наполеоновскихъ легіоновъ, подавляли междуусобицы и устраняли англійское вліяніе, которому лишь впослѣдствіи подчинилась Ушаковская Іоническая республика. Ушакову и Сенявину довелось быть не только военачальниками, но и дипломатами. И теперь трудно рѣшить, какую изъ этихъ обязанностей они выполнили блистательнѣе, такъ какъ флоты наши того времени въ Средиземномъ морѣ украсили

---

[1]) „Сожалѣю, что не былъ при взятіи Корфу хотя мичманомъ“,—говорилъ фельдмаршалъ Суворовъ по поводу взятія ад. Ушаковымъ Корфу. „Жизнь ад. Ушакова“. Скальковскій, стр. 348.

[2]) Тамъ же.

русскую морскую исторію лучшими ея страницами и увѣковѣчили незабвенную память о себѣ и военными, и политическими дѣяніями.

Дѣятельность адмирала Сенявина, главноначальствующаго надъ флотомъ и сухопутными войсками, находившимися въ Средиземномъ морѣ, закончилась катастрофою въ Лиссабонѣ. На всеподданнѣйшемъ прошеніи адмирала о выдачѣ 25 тысячъ въ счетъ призовой суммы, ему былъ объявленъ Высочайшій указъ, въ которомъ, между прочимъ, изображено: „нельзя предполагать установленій о призахъ, тогда какъ и самая эскадра, пріобрѣтавшая сіи призы, остановлена, наконецъ, въ рукахъ непріятельскихъ". Причины неудачъ заключались въ особенно неблагопріятныхъ политическихъ обстоятельствахъ еще и нынѣ полныхъ назиданія, съ которыми пришлось бороться русскому главнопачальствующему въ Средиземномъ морѣ. Онъ въ 1805 году отправился съ эскадрою воевать вмѣстѣ съ англичанами противъ турокъ, французовъ и ихъ союзниковъ, а затѣмъ, по заключеніи Тильзитскаго мира, враги сдѣлались друзьями, друзья — врагами. Между тѣмъ, все Средиземное море, съ помощью тѣхъ же русскихъ моряковъ, и европейское побережье Атлантическаго океана было или во власти англійскаго флота или заблокировано. Только благодаря удивительной стойкости и безпредѣльной доблести командировъ и самого Сенявина, честь и достоинство русскаго флага были соблюдены, а многострадальные экипажи избавились отъ томительнаго плѣна на портсмутскихъ понтопахъ и, промаршировавъ чрезъ всю Европу, вернулись въ Кронштадтъ наканунѣ великой отечественной

войны. Часть кораблей [1]) была сдана англійскому адмиралу Коттону въ Лиссабонѣ на храненіе, съ условіемъ доставить экипажи на транспортахъ въ Россію, часть продана въ Виго [2]) (Испанія) и въ Тріестѣ [3]), или подарена королю неаполитанскому [4]).

Этотъ горькій и тяжкій урокъ оправдалъ смѣлую мысль геніальной Царицы, пославшей свой флотъ громить турокъ въ Архипелагѣ, о необходимости пріобрѣсти и закрѣпить за Россіею военную станцію въ Средиземномъ морѣ. Этотъ же урокъ долженъ бы служить и вѣчнымъ и грознымъ предостереженіемъ отъ увлеченій. Несѣяннаго не жнутъ, эта народная мудрость пригодна и на сушѣ, и на морѣ, и въ обыденной жизни, и въ политикѣ.

Императрица, какъ бы предвидя близкое будущее, еще въ 1771 году писала Орлову: „Моя мысль есть, чтобъ вы старались *получить портъ на островѣ или на твердой землѣ* и, поколику возможно, удержать оный. Сказавъ вамъ сіе, признаюсь, что имѣю два вида: одинъ тотъ, чтобы васъ, пока ваша куча незнатно умножится, съ малымъ числомъ не подвергнуть опасности; второй, что хотя-бъ и ничего иного не сдѣлали, то бы тѣмъ самымъ мы много *для переду предуспѣли*, еслибы доставили Россіи въ руки портъ въ тамошнемъ морѣ, который стараться будемъ при

---

[1]) 9 линейныхъ кораблей и 1 фрегатъ, 700 пушекъ и 5,685 нижнихъ чиновъ.

[2]) Шлюпъ Шпицбергенъ.

[3]) Смотри записки морского офицера, Броневскій, ч. IV, стр. 249—270.

[4]) Фрегатъ „Венусъ“, Броневскій, ч. IV, стр. 163.

мирѣ удержать“ [1]). Ни Орловъ, ни Спиридовъ, торопившійся послѣ Чесмы въ отставку, тогда не исполнили воли Государыни. Овладѣть же островомъ или портомъ на материкѣ въ Средиземномъ морѣ позднѣе не представлялось болѣе удобнаго случая. Плавающимъ тамъ русскимъ морякамъ остается только почаще припоминать, что союзы и дружба скоропреходящи и сохраненіе и поддержаніе ихъ лежитъ внѣ воли и желанія флотовъ, эскадръ и адмираловъ.

Наваринскій бой и благотворныя послѣдствія его на умиротвореніе Греціи были лишь плодомъ посылки эскадры контръ-адмирала графа К. А. Гейдена [2]) въ 1827 году. И какая славная страница написана въ нашей морской исторіи этою эскадрою! Въ крымскую кампанію корабли Балтійскаго флота, такъ отчетливо и блистательно исполнявшіе маневры у Красной Горки и Гогланда, отстаивались за стѣнкою военной гавани, а англо-французскія эскадры, невозбранно господствуя на нашихъ водахъ, довольствовались скромными призами въ видѣ чухонскихъ лайбъ съ салакою, бомбардировали Гельсингфорсъ и штурмовали Бомарзундъ. Въ то же время, на дальнемъ востокѣ, небольшой отрядъ судовъ отстоялъ Петропавловскъ и сохранилъ Россіи Де-Кастри, а съ нимъ и всю Приморскую область съ устьемъ Амура. Въ 1860 году, когда всѣ усилія и старанія министерства иностранныхъ дѣлъ и нашего посланника въ Пекинѣ объ осуществленіи айгунскаго трактата истощились и шла рѣчь о посылкѣ войскъ въ Китай чрезъ Сибирь и Монголію, по со-

---

[1]) „Исторія Россіи“, С. Соловьевъ, т. XXVII, стр. 128.

[2]) Нынѣ генералъ-адъютантъ и адмиралъ.

вѣту покойнаго генералъ-адмирала великаго князя Константина Николаевича, въ Тянь-Зинь былъ отправленъ адмиралъ Лихачевъ [1]) со сборнымъ отрядомъ изъ клиперовъ и одного фрегата [2]). Дѣло было окончено блистательно, безъ крови и жертвъ, принесенныхъ Англіею и Франціею въ подобномъ же спорѣ съ тѣмъ же Китаемъ. Нашъ единственный незамерзающій портъ на Тихомъ океанѣ—Новгородская гавань, безъ указаній и приказаній свыше, по собственной инициативѣ и на свой только рискъ, занялъ тотъ же И. Ѳ. Лихачевъ [3]).

О Г. И. Невельскомъ [4]), плававшемъ въ Тихомъ океанѣ на крошечномъ трапспортѣ, я считаю совершенно излишнимъ здѣсь распространяться. Сколько бы тысячелѣтій ни прожила Россія, имя командира

[1]) Иванъ Оедоровичъ Лихачевъ, нынѣ вицѣ-адмиралъ въ отставкѣ.

[2]) Фрегатъ „Свѣтлана“, плававшій тогда въ Средиземномъ морѣ.

[3]) „Историческій Вѣстникъ“, 1892 г., мартъ, стр. 802—810. По поводу этого дѣйствія начальника отряда судовъ, великій князь Константинъ Николаевичъ изъ Стрѣльны, 26 іюля 1860 г., писалъ ему, между прочимъ: „Всѣ письма твои я давалъ читать Государю, и онъ въ высшей степени доволенъ твоей распорядительностью и находчивостью. Онъ не только мнѣ это говорилъ, но и многимъ другимъ лицамъ. Особенно онъ доволенъ тѣмъ, что ты на пути изъ Хакодате въ Бейтонъ зашелъ въ заливъ Посьета (Новгородская гавань) *и занялъ его десантомъ*, не дожидаясь для сего никакого особаго приказанія. Говоря объ этомъ съ княземъ Горчаковымъ въ моемъ присутствіи, онъ выразился, что именно такихъ людей любитъ и цѣнитъ, которые не боятся отвѣтственности и умѣютъ распоряжаться въ затруднительныхъ обстоятельствахъ, и находиться, что дѣлать, и что какъ *они рѣдки*!“

[4]) Адмиралъ Геннадій Ивановичъ Невельской род. 1813 † 1876 г. Въ плаваніи на транспортѣ „Байкалъ“ 1849—55.

„Байкала“ останется славнымъ и дорогимъ для нашей родины, и никакія союзныя эскадры не раздѣлаютъ того, что́ совершала твердая и непреклонная воля одного русскаго моряка вдали отъ центральной администраціи.

Въ 1863 году, въ ожиданіи серьезной войны съ первостепенными морскими державами, для защиты Кронштадта, съ Балтійскомъ флотомъ былъ повторенъ тотъ же, старый и уже не разъ испытанный способъ. На большомъ и сѣверномъ фарватерахъ поторопились утопить нѣсколько кузововъ еще довольно крѣпкихъ судовъ и перевооружили батареи. Но одновременно съ обреченіемъ мѣстнаго флота на бездѣйствіе и сидѣніе за стѣпкою, въ Атлантическій океанъ была послана эскадра изъ фрегатовъ и корветовъ, по тогдашнему времени хорошихъ ходоковъ, а тихо-океанская эскадра Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Попова [1]), по его собственной инціативѣ, стлнулась въ С.-Франциско и вошла въ сношенія съ атлантическою, избравшею своею главною станціею Ньюіоркъ. Разсчетъ правительства на успѣшное и полезное военное содѣйствіе этихъ морскихъ силъ былъ вполнѣ вѣренъ, и внезапное миролюбіе Великобританіи тогда приписывали въ Россіи, главнымъ образомъ, нашей своевременной морской демонстраціи.

Наконецъ, въ 1879 году, въ ожиданіи новой тяжелой войны, казавшейся неизбѣжною послѣ санъ-стефанскаго договора, всѣ сословія и чины нашей великой родины, независимо отъ званій и положеній обще-

[1]) Нынѣ генералъ-адъютантъ адмиралъ Андрей Александровичъ Поповъ.

ственной жизни, знакомые съ минувшею исторіею своего флота по кое-какимъ очеркамъ и газетнымъ статейкамъ, принесли свои посильныя пожертвованія на покупку судовъ, долженствовавшихъ служить не въ Балтикѣ, а въ дальнихъ моряхъ и океанахъ. Само морское министерство, еще за нѣсколько мѣсяцевъ до образованія комитета добровольнаго флота, командировало изъ Кронштадта на „Цимбріи“ въ Америку экипажи для вновь строившихся или купленныхъ крейсеровъ. Что бы предпринялъ Балтійскій флотъ въ своихъ водахъ, еслибы въ Берлинѣ переговоры были прерваны,—объ этомъ и говорить не рѣшаюсь. Но, въ виду ослабленія личнаго состава въ Кронштадтѣ отдѣленіемъ командъ въ Черное море, на Дунай и въ Америку, можно думать, что морское министерство и въ 1879 г. главныя свои надежды возлагало не на корабли, остававшіеся въ Кронштадтѣ. Иначе и быть не могло, такъ какъ исторія флота все-таки лучше всего была извѣстна морскому министру.

Вотъ краткій и правдивый очеркъ жизни и службы Балтійскаго флота.

IV.

Смѣю думать, что на основаніи вышеизложеннаго я могу сдѣлать слѣдующіе логическіе выводы, неоспоримые и не лишенные интереса и назиданія.

1) На Балтійскомъ морѣ и въ Финскомъ заливѣ мы никогда не имѣли флота, какъ по матеріальному, такъ и по духовному содержанію болѣе сильнаго или, даже, равносильнаго съ тѣми, которые въ теченіе

почти двухъ вѣковъ уже неоднократно являлись въ наши воды съ явно враждебными цѣлями.

2) Наши балтійскія вооруженныя морскія силы, вслѣдствіе ли этой слабости или какихъ-либо иныхъ причинъ, не защищали побережій, а наоборотъ, требовали сами защиты отъ береговыхъ укрѣпленій и сухопутныхъ войскъ.

3) Несмотря на бездѣйствіе въ военное время Балтійскаго флота, успѣхи непріятельскаго въ этихъ нашихъ водахъ были всегда ничтожны.

4) Небольшіе отряды судовъ Балтійскаго флота и даже отдѣльныя суда, будучи въ открытыхъ моряхъ и на просторѣ океановъ, независимо отъ качества и количества матеріальной части, впрочемъ, постоянно слабой и сравнительно съ прочими иностранными устарѣвшей и одряхлѣвшей, исполняли свой долгъ повсюду и всегда, своевременно являлись не только по мановенію власти или по предписаніямъ высшей морской администраціи, но и по личной иниціативѣ ближайшихъ начальниковъ.

5) Бездѣйствіе нашего флота въ Балтійскомъ морѣ и Финскомъ заливѣ и полное и безспорное обладаніе этими водами непріятелемъ во время войнъ не имѣли никакого вліянія на веденіе нашихъ войнъ и на исходъ ихъ. Въ войнахъ съ Пруссіею флотъ оказывалъ полезное содѣйствіе арміи, исполнял мирную транспортную службу — перевозя плѣнныхъ, больныхъ, провизію и боевыя принадлежности.

6) И наоборотъ, дѣятельность нашихъ моряковъ въ заграничныхъ водахъ и военныя операціи въ такихъ отдаленныхъ странахъ, куда посылки арміи были бы весьма затруднительны или невозможны, имѣли по-

стоянно громадное значеніе на общій ходъ историческихъ событій въ Европѣ и Азіи, и значеніе это было въ высшей степени полезно и многоплодно для Россіи.

Все это говоритъ почти двухвѣковая наша морская исторія, къ сожалѣнію, еще не написанная. И однакожъ, вопреки той же исторіи, мы продолжаемъ безостановочно созидать флотъ, прикованный къ побережьямъ. Созиданіе и теперь, какъ встарь, оправдывается и объясняется необходимостью, обязанностью и долгомъ защищать эти побережья. Исторія и минувшіе факты забыты, какъ забывались и прежде и не разъ.

Всѣ морскія неудачи и разочарованія въ ожиданіяхъ, возлагавшихся на флотъ, вызывали немедленныя реформы его, болѣе или менѣе коренныя и лишившія русскихъ моряковъ традицій, необходимыхъ и дорогихъ для всякаго великаго и сложнаго учрежденія, а флотъ и не можетъ и не долженъ не быть только таковымъ. Какія же традиціи могли сохраниться въ немъ, и организоваться и созрѣть школы офицеровъ, адмираловъ и командировъ, когда въ теченіе двухъ тѣхъ же историческихъ вѣковъ, каждый разъ по обнаруженіи несостоятельности флота, слѣдовала реформа, исключавшая плоды предыдущей, когда все, собранное, накопленное и еще еле-еле установившееся въ средѣ его духовнаго элемента, выражаясь морскимъ языкомъ, выбрасывалось за бортъ, какъ ненужный балластъ. Историческое обозрѣніе устройства управленія морскимъ вѣдомствомъ въ Россіи [1]), заключающееся въ краткомъ и сжатомъ изложеніи всѣхъ преобразованій во флотѣ, легко можетъ убѣдить интере-

[1]) „Историческое обозрѣніе устройства управленія морскимъ вѣдомствомъ въ Россіи". Состав. Чубинскимъ, 1869.

сующагося морскимъ дѣломъ читателя, что они состояли по преимуществу или правильнѣе только въ возстановленіи забракованныхъ и упраздненныхъ предыдущими энергичными реформаторами административныхъ морскихъ учрежденій или званій и положеній, которыя упразднялись, браковались и видоизмѣнялись въ самомъ корнѣ въ свою очередь при слѣдующей реформѣ. Наша морская исторія отличается одною рѣзкою чертою отъ всѣхъ другихъ, и эта черта заключается въ постоянномъ, никогда не прекращавшемся несоотвѣтствіи духовнаго элемента съ матеріальнымъ. Гармоніи не достигали ни реформы, ни реформаторы, такъ какъ они дѣйствовали постоянно односторонне, оставляя безъ вниманія уроки исторіи.

Послѣднія преобразованія въ нашемъ флотѣ, продолжившія ту же черту, коснулись всѣхъ отраслей управленія морского вѣдомства, видоизмѣнили и обновили личный составъ и, вслѣдствіе усиленныхъ ассигнованій, дали возможность увеличить списокъ судовъ въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ почти на $360^0/_0$.

И въ самомъ дѣлѣ, въ 1885 году нашъ мореходный броненосный флотъ въ Балтійскомъ морѣ состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ:

Наименованія.	Водоизмѣщеніе.	Число орудій 12 д.—6 д.
1) „Князь Пожарскій“ . . .	4.500	6
2) „Генералъ-Адмиралъ“ . .	4.600	8
3) „Герцогъ Эдинбургскій“ .	4.600	9
4) „Мининъ“	6.000	16
5) „Владиміръ Мономахъ“. .	5.700	16
6) „Дмитрій Донской“ . . .	5.500	16
7) „Петръ Великій“. . . .	10.400	4
	41.300	75
		16

Къ 1895 году мы будемъ имѣть вѣроятно уже вполнѣ готовыхъ къ плаванію двадцать броненосцевъ.

Наименованія.	Водоизмѣщеніе.	Число орудій 12 д.—6 д.
1) „Князь Пожарскій“ . . .	4.500	6
2) „Генералъ-Адмиралъ“ . .	4.600	8
3) „Герцогъ Эдинбургскій“ .	4.600	9
4) „Мининъ“	6.000	16
5) „Владиміръ Мономахъ“. .	5.700	16
6) „Дмитрій Донской“ . . .	5.500	16
7) „Адмиралъ Нахимовъ“ . .	7.700	18
8) „Рюрикъ“	10.600	20
9) „Память Азова“	6.000	15
10) „Петръ Великій“. . . .	10.400	4
11) „Императ. Александръ II“.	8.400	11
12) „Императоръ Николай I“ .	8.400	14
13) „Петропавловскъ“ . . .	10.900	16
14) „Гангутъ“	6.600	12
15) „Полтава“	10.900	16
16) „Наваринъ“	9.400	12
17) „Сысой Великій“. . . .	8.800	10
18) „Севастополь“.	10.900	16
19) „Адмиралъ Ушаковъ“ . .	4.100	8
20) „Адмиралъ Сенявинъ“ . .	4.160	8
Итого . .	148.100	254

И эти свѣдѣнія, достаточно достовѣрныя для моего изслѣдованія, я заимствую отъ лорда Брассея, откидывая десятки тоннъ въ водоизмѣщеніи и считая лишь орудія 12—6 дюймовыхъ калибровъ. Броненосцы береговой обороны, какъ суда спеціальныя и вполнѣ мѣстныя, не вошли въ вышеприведенныя таблицы.

Руководствуясь голыми цифрами, нельзя не отдать полной справедливости морской администраціи за ея

неустанную энергію по постройкѣ судовъ. Десятилѣтіе не прошло безъ наглядной пользы для матеріальной части флота. Двадцать броненосцевъ съ 254 орудіями, это безъ сомнѣнія значительная сила, конечно, если корабли управляются опытными и энергичными флагманами и командирами и имѣютъ вполнѣ достаточно хорошихъ механиковъ, машинистовъ, комендоровъ, шкиперовъ, рулевыхъ, сигнальщиковъ и прочихъ спеціалистовъ, выученныхъ и воспитанныхъ въ военномъ духѣ на палубахъ тѣхъ же броненосцевъ. Но, и въ данномъ случаѣ, къ величайшему сожалѣнію, то же самое десятилѣтіе было вообще временемъ безпримѣрнаго въ исторіи міра развитія всѣхъ элементовъ войны, и небезслѣдно прошло для западно-европейскихъ морскихъ державъ. Напротивъ, многія изъ нихъ, напримѣръ Англія или Италія, были энергичнѣе насъ на своихъ верфяхъ и заводахъ и, храня традиціи и слѣдуя преемственной, давно опредѣлившейся кораблестроительной политикѣ, опередили насъ. Да иначе и быть не могло.

Если принять во вниманіе, что современный броненосецъ въ родѣ „Полтавы“ или „Петропавловска“, стоитъ то же самое, во что обошлась военному министерству постройка укрѣпленій въ Оссовцѣ или въ Ковнѣ и что. въ силу географическаго положенія Россіи, мы должны одновременно строить три флота: черноморскій, балтійскій и тихоокеанскій, которые во время войны вынуждены оставаться разъединенными, то не ясно-ли, что каждый изъ нашихъ флотовъ, во всякій данный моментъ, окажется по крайней мѣрѣ въ три раза слабѣе англійскаго при равныхъ ассигнованіяхъ изъ государственнаго казначейства на ко-

раблестроеніе. Но такъ какъ Англія издерживаетъ на него въ три раза бо́льшую противъ Россіи сумму, то понятно, что и флотъ первой уже въ 9 разъ болѣе каждаго изъ нашихъ трехъ.

Что же касается ближайшихъ сосѣдей (на Балтійскомъ—нѣмцы, на Тихомъ океанѣ—Японія и Китай, на Черномъ—турки съ австрійцами, румынами и, вѣроятно, болгарами), то имъ достаточно расходовать $^1/_3$ нашего судостроительнаго бюджета, чтобы имѣть флоты, равносильные нашимъ. Присоединеніе же, *несомнѣнное*, противъ насъ и англійскаго флота тамъ, гдѣ мы временно или случайно можемъ оказаться на морѣ сильнѣе врага, неизбѣжно поставитъ нашъ флотъ въ полное бездѣйствіе его главныхъ силъ, т.-е. драгоцѣнныхъ боевыхъ единицъ—броненосцевъ [1]).

Теперь посмотримъ, какое количество нашихъ броненосцевъ дѣйствительно можетъ стать на защиту родины на моряхъ, независимо отъ времени года, отъ замерзаемости портовъ и отъ удобопроходимости проливовъ. Для этого я обращаюсь къ „Морскимъ Сборникамъ“ за то же десятилѣтіе и, выписываю изъ нихъ поименно броненосные корабли, бывшіе по ту сторону Скагена каждое 1-го января 1885—1894 годовъ.

НАИМЕНОВАНІЯ.	Тонны.	Пушки.
1885 г.		
1) „Мининъ“.	6.000	16
2) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
3) „Генералъ-Адмиралъ“	4.600	8
	16.300	40

[1]) Переписка о флотѣ „Русское судоходство“, № 136, стр. 10 и 11.

НАИМЕНОВАНІЯ.	Тонн.	Пушки.
1886 г.		
1) „Дмитрій Донской“	5.500	16
2) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
	11.200	32
1887 г.		
1) „Дмитрій Донской“	5.500	16
2) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
	11.200	32
1888 г.		
1) „Дмитрій Донской“	5.500	16
1889 г.		
1) „Адмиралъ Нахимовъ“	7.700	18
2) „Дмитрій Донской“	5.500	16
	13.200	34
1890 г.		
1) „Адмиралъ Нахимовъ“	7.700	18
2) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
3) „Мининъ“.	6.000	16
	19.400	50
1891 г.		
1) „Адмиралъ Нахимовъ“	7.700	18
2) „Память Азова“	6.000	15
3) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
4) „Мининъ“	6.000	16
	25.400	65
1892 г.		
1) „Владиміръ Мономахъ“.	5.700	16
2) „Память Азова“	6.000	15
3) „Дмитрій Донской“	5.500	16
4) „Мининъ“.	6.000	16
	23.200	63

НАИМЕНОВАНІЯ.	Тонны.	Пушки.
1893 г.		
1) „Дмитрій Донской“	5.500	16
2) „Генералъ-Адмиралъ“	4.600	8
	10.100	24
1894 г.		
1) „Память Азова“	6.000	15
2) „Императоръ Николай I“	8.400	14
3) „Адмиралъ Нахимовъ“	7.700	18
4) „Генералъ-Адмиралъ“	4.600	8
	26.700	55

Сравнивая эти цифры между собою и съ общимъ количествомъ водоизмѣщенія нашихъ балтійскихъ мореходныхъ броненосцевъ, не трудно убѣдиться, что бытность ихъ на свободныхъ водахъ, или, иными словами, историческая правоспособность исполнять велѣнія власти, защищать интересы родины на чужбинѣ, содѣйствовать успѣхамъ русскаго оружія и вообще принимать участіе въ войнѣ, на случай которой и создается флотъ изъ дорогихъ, ни къ чему иному, кромѣ боя, неспособныхъ стальныхъ гигантовъ, не поддается никакимъ систематическимъ соображеніямъ или объясненіямъ. И въ самомъ дѣлѣ, чѣмъ же, какъ не простою случайностью можно объяснить то поднимающіяся, то понижающіяся цифры плавающихъ броненосцевъ? И такъ, статистика за десять лѣтъ указываетъ, что мы попрежнему приковываемъ флотъ къ извѣстнымъ картамъ и побережьямъ и лишаемъ его самаго главнаго качества и несравненнаго достоинства — способности быстро передвигаться съ мѣста на мѣсто и внезапно появляться тамъ, гдѣ правительство находитъ нужнымъ и полезнымъ показать силу или пустить ее

въ ходъ. Результаты трудовъ и усилій нашихъ плавающихъ за Скагеномъ отрядовъ, находясь въ прямой зависимости и отъ количества судовъ, несмотря на всю энергію флагмановъ, не могутъ быть слишкомъ велики и плодотворны, такъ какъ эти наши отряды постоянно очень невелики и въ критическій моментъ не будутъ подкрѣплены новыми судами, а снабжены и ремонтированы могутъ быть не иначе, какъ въ Владивостокѣ, чрезвычайно отдаленномъ отъ главнаго театра войны и отъ самыхъ жизненныхъ путей сообщенія западно-европейскихъ флотовъ. Правда, замерзающій на продолжительное время Кронштадтъ признанъ теперь неудобнымъ для флота и скоро уступитъ свое мѣсто новому Либавскому порту, не замерзающему и вырытому среди сыпучихъ песковъ Курляндіи, тамъ, гдѣ два вѣка назадъ привольно шумѣло на просторѣ море, дѣлая свое вѣчное дѣло, теперь раздѣлываемое людьми съ помощью пара и машинъ. Но либавскій портъ, какъ бы прекрасно ни былъ построенъ и обставленъ, въ чемъ не можетъ быть никакого и сомнѣнія, въ силу своего географическаго положенія по сю сторону Скагена, ни въ какомъ случаѣ не обѣщаетъ выхода нашему флоту туда, гдѣ онъ въ теченіе двухъ вѣковъ служилъ со славою и пользою для родины. Этотъ прикованный къ мѣсту, какъ и Черноморскій, флотъ не имѣетъ однако ни такого же опредѣленнаго назначенія послѣдняго, ни возможности исполнить подобное назначеніе. Я уже выше говорилъ, что главнѣйшая задача черноморскаго: закрыть входъ изъ Босфора въ минуту объявленія войны и что, при систематической подготовкѣ экипажей и извѣстныхъ матеріальныхъ

средствахъ, такая задача представляется исполнимою. хотя и трудною. Закрыть же входъ въ Балтійское было бы возможно, лишь сойдясь лицомъ къ лицу съ непріятелемъ и одержавъ нѣсколько морскихъ побѣдъ въ Бельтѣ и въ виду Киля. Это усложнитъ задачу и требуетъ во всякомъ случаѣ равенства силъ, т.-е. увеличенія ассигнованій на балтійское кораблестроеніе въ размѣрѣ англійскаго или державъ тройственнаго союза, хотя и невѣроятно предполагать, что Великобританія будетъ спокойною зрительницею нашихъ побѣдъ на морѣ въ войнѣ съ этимъ союзомъ и не подкрѣпитъ его своими эскадрами. Если же государственное казначейство не можетъ дать столько же милліоновъ, сколько даютъ на флоты Англія и остальныя западно-европейскія державы, съ которыми намъ придется когда-нибудь сводить счеты съ оружіемъ въ рукахъ, то понятно, что Балтійскій флотъ не въ силахъ изъ Либавскаго порта ни прорваться за Скагенъ, ни прикрыть собою русскихъ приморскихъ городовъ и долженъ будетъ ограничиться защитою своего гнѣзда, болѣе доступнаго и болѣе подверженнаго опаспостямъ и случайностямъ, нежели старый, уже испытанный Кронштадтъ. Англо-французскія эскадры свободно плавали въ 1854—1855 годахъ въ нашихъ водахъ, подходили на видъ Кронштадта и даже успѣли промѣрить сѣверный фарватеръ. Но самъ Кронштадтъ и нашъ флотъ за его стѣнками остались цѣлы и невредимы. Правда, спасенные корабли вскорѣ потомъ были проданы на дрова и дали ничтожную выручку казнѣ. Это впрочемъ ужъ общая судьба всего отжившаго и оказавшагося безполезнымъ въ минуту крайней надобности. Либавскій портъ со своими доками, адми-

ралтействомъ и бассейнами, наполненными десятимилліонными броненосцами, будетъ доступнѣе для непріятеля съ суши, нежели Кронштадтъ, въ особенности въ холодныя зимы, когда отступленіе въ послѣдній сдѣлается невозможнымъ. Морская исторія повѣствуетъ о плѣненіи цѣлаго флота въ 1794 году, въ Голландіи, гусарами Пишегрю. Въ предвидѣніи всевозможныхъ событій на западной границѣ, военное министерство сосредоточило достаточное количество сухопутныхъ войскъ, которыя могли бы парализовать или уравновѣсить выгоды кратковременности мобилизаціи у нашихъ сосѣдей. Почему же въ морскомъ дѣлѣ ограничивалсь только сооруженіемъ новаго порта, мы можемъ ожидать иныхъ результатовъ отъ небольшого нашего флота, которому если и придется когда-либо мѣриться силами съ союзнымъ, то послѣдній будетъ втрое или вчетверо многочисленнѣйшимъ? Въ десять лѣтъ, съ 1885 по 1895 г., мы построили въ Петербургѣ тринадцать броненосцевъ, а одна Англія въ то же время спустила ихъ сорокъ семь.

Возлагать великія надежды на доблесть нашихъ моряковъ конечно должно и можно, но несправедливо отвергать такую же доблесть и въ остальныхъ флотахъ западныхъ морскихъ державъ. Доблестно, съ крикомъ „ура“ на устахъ пошелъ ко дну экипажъ горѣвшаго „Palestro“ въ Лисскомъ сраженіи, окончившемся такъ печально для Италіи. Сохраняя полнѣйшую дисциплину и памятуя долгъ воиновъ до послѣдняго мгновенія, погибъ и экипажъ „Викторіи“ во время опасныхъ и рискованныхъ эволюцій. Я убѣжденъ, и полагаю, всѣ согласятся со мною, что такъ же доблестно и съ такою же преданностью служебному

долгу, погибъ и безпомощный экипажъ одряхлѣвшей „Русалки“, пробиравшейся изъ Ревеля въ Гельсингфорсъ. Вообще же не должно въ разсчетахъ на военный успѣхъ вводить главнѣйшимъ элементомъ доблесть только собственныхъ корабельныхъ экипажей. Чѣмъ выше она и чѣмъ болѣе ею проникнуты наши корабельныя команды, тѣмъ отраднѣе для русскаго сердца, тѣмъ свѣтлѣе и славнѣе будущее. И дай Богъ.

Но положеніе доблестнаго флота, застигнутаго въ Либавскихъ бассейнахъ втрое сильнѣйшимъ и не менѣе доблестнымъ, ухудшается противъ стоянки за Кронштадтскою стѣнкою еще болѣе тѣмъ обстоятельствомъ, что, вслѣдствіе первыхъ, быть можетъ самыхъ незначительныхъ и только кажущихся успѣховъ непріятеля или даже слуховъ объ нихъ, въ коалицію противъ Россіи будетъ вовлечена и Швеція. Черезъ южную же часть этой страны пролегаетъ чрезвычайно удобный въ стратегическомъ отношеніи путь сообщенія — Готеборгъ-Норчепингскій каналъ, которымъ уже пользовались союзники въ Крымскую кампанію и которымъ снова воспользуются, когда приспѣетъ для того часъ. Этотъ каналъ, къ счатью, не таковъ, чтобы имъ могли проходить броненосцы, но миноносцы до 100 футъ длиною минуютъ всѣ препятствія, которыя встрѣтились бы въ открытомъ морѣ между Готеборгомъ и Дагерордомъ. Цѣлый отрядъ такихъ миноносцевъ внезапно можетъ явиться въ Финскій заливъ и стать на пути всѣхъ судовъ, направляющихся съ военными грузами и подкрѣпленіями въ Либаву.

Надобно всегда прямо и смѣло смотрѣть въ лицо опаспости Если ничего дурного не будетъ, если предвидѣніе опасности окажется преувеличеннымъ и оши-

бочнымъ, то никакого зла отъ такого предвидѣнія еще не произойдетъ. Вѣдь и сама война есть зло и опасность, всегда грозящая кому-либо страшными бѣдствіями, а кто же не готовится къ ней? Не трудно предвидѣть и предсказать, что съ окончаніемъ сѣверогерманскаго канала, въ первый же моментъ по объявленіи войны, Бельты будутъ заграждены до полной невозможности очистить ихъ при всѣхъ усиліяхъ, а Дарданеллы уступятъ добровольно или послѣ показного сопротивленія эскадрѣ, направляющейся въ Черное море. Японія сдѣлалась второю Великобританіею на востокѣ, Китай успѣлъ научиться отъ нѣмцевъ и англичанъ военному дѣлу настолько, что Тонкинъ довольнотаки дорого обошелся Франціи. Этотъ цивилизующійся по-европейски Китай не примирился окончательно съ потерею Тихо-океанскаго побережья—Приморской области, которая для Россіи съ каждымъ годомъ пріобрѣтаетъ значеніе большее, нежели знойные берега Индѣйскаго океана и Бенгальскаго залива. Война съ коалиціею не миоъ, не выдумка празднаго воображенія. Ее можно предвидѣть, къ ней слѣдуетъ серьезно готовиться. Правда, вслѣдствіе особаго стеченія политическихъ обстоятельствъ, мы вѣроятно будемъ имѣть союзниковъ въ минуту великой международной распри. Но дѣйствительная помощь обыкновенно оказывается тому, кто самъ способенъ взаимно оказать услугу и содѣйствіе. Несправедливо было бы отъ всѣхъ требовать безкорыстія и самозабвенія и полагать, что эффектныя фразы и громкіе возгласы могутъ замѣнить собою броненосцы и пушки. Наши флоты отдѣлены какъ другъ отъ друга, такъ и отъ дружескихъ, непреодолимыми препятствіями: Босфоромъ и Бельтами,

и понятно, что союзники наши будутъ цѣнить русскій флотъ и принимать его услуги во вниманіе лишь настолько, сколько его боевыхъ единицъ плаваетъ по ту сторону Скагена. Но ихъ, какъ мы видѣли выше, плаваетъ немного. Гдѣ же скроются эти немногіе русскіе броненосцы, которыхъ война захватитъ въ открытомъ морѣ, когда союзъ почему-либо разстроится; или измѣнится, какъ и случилось уже въ 1808 г.? Въ отдаленномъ Владивостокѣ, который вѣроятно также сдѣлается однимъ изъ объектовъ войны. Эта вѣроятность увеличивается и тѣмъ соображеніемъ, что Балтійское море по прежнимъ примѣрамъ не будетъ театромъ серьезныхъ морскихъ военныхъ операцій. Оно было слишкомъ сурово даже для такихъ бойкихъ и предпріимчивыхъ адмираловъ, какъ Нельсонъ [1]). Современные же флотоводцы съ тяжелыми и глубоко сидящими въ водѣ броненосцами сдѣлаютъ еще менѣе и во всякомъ случаѣ съ большимъ рискомъ для себя, нежели Норисъ, Уэджеръ, Нельсонъ, Сомарецъ и Непиръ. Миноносцы и миноноски подъ прикрытіемъ нашихъ темныхъ осеннихъ ночей и тумановъ заставятъ смѣлаго непріятеля дорого расплатиться за разгромъ сравнительно небогатыхъ и немноголюдныхъ торговыхъ городовъ прибалтійскаго и финскаго побережій. Сѣверное лѣто слишкомъ коротко, и всѣ лѣтніе успѣхи дессанта союзныхъ флотовъ, еслибы они и дѣйствительно отважились войти въ наши воды и высадиться, разрушатся сами собою суровою зимою и усиліями нашей арміи, обращенной фронтомъ на западъ. Не надобно бы только отрывать ее оттуда и посылать

---

[1]) Журьенъ-де-ла-Гравьеръ, часть II, стр. 35.

чрезъ безконечныя степи и горы Средней Азіи къ берегамъ Инда или Индѣйскаго океана для окончанія историческаго спора о проливахъ. Рѣшеніе этого спора есть *задача русскаго флота*, оправдывающая всѣ матеріальныя жертвы на его созиданіе; пусть онъ и рѣшастъ ее на морѣ, такъ какъ ни за Кронштадтскими стѣнками, ни въ Либавскихъ бассейнахъ, прикрытыхъ лѣсомъ, ничего нельзя сдѣлать такого, что обратило бы наконецъ Черное море въ русское озеро и поставило бы Россію хранительницею и единственною госпожею Босфора.

Какая безконечно громадная разница между нашими пустынными балтійскими побережьями и западноевропейскими, унизанными многолюдными фабричными и торговыми городами, опоясанными питательными желѣзно-дорожными линіями, упирающимися въ благоустроенные искусственные порты и гавани. Паръ и электричество, избытокъ силъ и жажда славы и наживы распространили вліяніе моря далеко во внутрь Европы, открыли новые предметы сбыта и ввоза, обогатили континентальные города и связали живою нитью митрополіи съ колоніями и цивилизованные центры съ отдаленнѣйшими островами Тихаго океана и малоизвѣстными странами жаркой Африки. Еще какихъ-нибудь пятнадцать лѣтъ тому назадъ, Берлинъ былъ скучнѣйшимъ штыкъ-юнкерскимъ городомъ съ большими казармами и площадями для парадовъ. Теперь онъ уже столица морской державы со всѣми ея характерными особенностями, имѣетъ прямое водное сообщеніе съ моремъ.

Число жителей Лондона лишь условно равняется пяти милліонамъ, такъ какъ условны и самыя гра-

ницы этого города. Наша Выборгская сторона или Охта ни чуть не ближе къ жизненной артеріи Петербурга—къ Невскому, чѣмъ Гринхайтъ или Гревзендъ и сотня такихъ же городковъ и мѣстечекъ — къ Сити. Я говорю это, сообразуясь не столько съ разстояніями, сколько съ удобствомъ и быстротою сообщенія. Вся Англія въ сущности есть громаднѣйшій городъ съ 35 милліоннымъ населеніемъ, занимающимся обработкою сырья и поставляющимъ свои издѣлія на рынки всего земного шара.

Не трудно понять и предвидѣть, что первою потребностью западно-европейскихъ государствъ будетъ сохраненіе свободы морскихъ сообщеній и безпрепятственной торговли, и что всѣ ихъ военныя силы будутъ направлены къ охранѣ береговъ, если этимъ берегамъ будетъ грозить малѣйшая опасность. Заперевъ нашъ Балтійскій флотъ въ Бельтъ, Европа спасетъ свои богатства, торговлю и промышленность и вооруженныя морскія силы обратитъ въ Черное море или къ берегамъ нашихъ колоній на отдаленномъ востокѣ.

Несмотря на двухвѣковой опытъ и на уроки въ минувшемъ, мы настойчиво и упорно держимся той же старой, никогда не выполнявшейся флотомъ задачи—охраны Балтійскаго побережья только въ самомъ Балтійскомъ морѣ. Періодическія неудачи приводили насъ къ починкѣ или видоизмѣненіямъ второстепенныхъ и малозначащихъ деталей въ чрезвычайно сложномъ и великомъ зданіи флота. Мы не видѣли и не желали видѣть самой главной причины неудачъ и разочарованій: непригодности для него нашего ближайшаго моря, завоеваннаго *не моряками*, а

земскими царскими нарядными людьми и необходимаго для Россіи настолько, насколько оно казалось во время сѣверной войны широкимъ и безпрепятственнымъ путемъ къ другимъ и къ цѣлому свѣту. Теперь Балтійское море уже не то; теперь оно крѣпко заперто въ своей южной части и будетъ непроходимо ни для русскаго флота, ни для какого-либо иного, дружественнаго Россіи. Загражденіе Бельтовъ, для чего у нашихъ враговъ всегда найдутся и средства и время, будетъ большою и удивительно счастливою морскою побѣдою, ибо оно сразу и на все продолженіе войны выведетъ изъ строя наши сѣверныя вооруженныя морскія силы и, такъ сказать, отсѣчетъ у Россіи другую ея руку. Такая безкровная побѣда несравненно горше и гибельнѣе для побѣжденнаго, такъ какъ возбуждаетъ въ немъ не скорбь и энергію и не жажду мести за близкихъ и дорогихъ, положившихъ честно животъ свой въ бою, а безплодное самообвиненіе, уныніе и даже отчаяніе.

Но откровенное и своевременное признаніе непригодности Балтійскаго моря и стратегической ошибки, заключающейся въ выборѣ Либавы для сооруженія порта,—не конецъ русскаго флота, а лишь расцвѣтъ его, обѣщающій чудные плоды въ будущемъ. У насъ есть другое, драгоцѣнное море, которымъ мы владѣемъ съискони--Сѣверный океанъ съ его широкими и глубокими гаванями на Мурманѣ. Тамъ, въ виду безпредѣльнаго океана, въ глубокомъ сознаніи великой задачи, возложенной Царемъ и родиною, моряки, люди практики и ремесла — власть созидающая, не ограничатся только указаніемъ промаховъ, увлеченій и невѣжествъ кораблестроителей, какъ это дѣлается

нынѣ, а опредѣлятъ корабельные типы, которыхъ въ недоумѣніи постоянно и повсюду ищутъ береговые чины администраціи флота, заимствуясь у всѣхъ морскихъ державъ *и не довѣряя своимъ понятіямъ о чисто русскомъ военномъ кораблѣ, пригодномъ для русскихъ историческихъ нуждъ, для службы русскимъ кровнымъ интересамъ.*

Указаніемъ на Мурманъ я могъ бы закончить настоящее изслѣдованіе и поставить точку, такъ какъ великое значеніе этого незамерзающаго побережья съ его превосходными природными портами и гаванями уже проникло въ сознаніе той части русскаго общества, которая любитъ свой родной флотъ и размышляетъ о его участіи въ исполненіи предстоящихъ задачъ и упованій Россіи. То, что казалось невѣроятнымъ и сумасброднымъ еще восемь лѣтъ тому назадъ. сдѣлалось насущнымъ вопросомъ, и близокъ часъ, когда живое, правдивое слово, эта искра Божія, вѣчно тлѣющая и неугасаемая, зажжетъ, наконецъ, въ сердцахъ русскихъ людей чудное пламя и оно растопитъ сомнѣнія и сокрушитъ искусственныя препятствія. Но я знаю, что и теперь, наканунѣ этого часа, надобно работать на пользу флота, такъ какъ находятся лица, утверждающія, что Мурманъ лишенъ стратегическихъ и военныхъ интересовъ, не имѣетъ ни малѣйшаго значенія для морского вѣдомства, невозможенъ и непригоденъ для цивилизованной жизни, что самая незамерзаемость обширныхъ гаваней, лежащихъ между Св. Носомъ и Ворьемою, подлежитъ сомнѣнію и, наконецъ, что проведеніе рельсоваго пути по тундрамъ, отдѣляющимъ названныя мѣста отъ столицы, представляетъ едва-ли преодолимыя препятствія. Невѣдѣ-

ніе и, болѣе того, пежелапіе имѣть точныя свѣдѣпія о забытомъ краѣ упраздняетъ его всякое значеніе и павязываетъ памъ Либаву, а съ нею и оборопительный флотъ, въ виду традицій и экопомическихъ условій, завѣдомо обреченный па бездѣйствіе въ критическую минуту. Портъ въ пескахъ Курляндіи является естественнымъ плодомъ певѣдѣпія и забывчивости о сѣверѣ Россіи. Я говорю—забывчивости потому, что съ Петра Великаго до начала текущаго столѣтія не проходило зимы, въ которую паши корабли не зимовали бы въ Екатерипинской гавани.

Но пи для кого не ново, что неразсѣянныя своевременно сомнѣнія и певѣдѣпіе уже пе разъ и прежде бывали вредпѣйшими препятствіями па пути стихійнаго движепія пашего отечества къ открытому морю, съ самыхъ первыхъ вѣковъ самосознательной народной жизни. Походы па Царьградъ, впѣшпія сношенія Новгорода и завоеваніе Сибири были проявленіемъ этого стихійнаго движепія великаго парода. Однакожъ не было недостатка и въ элементахъ, оказывавшихъ сопротивленіе такому движенію. Побѣда надъ внутреппими препятствіями въ томъ же движепіи къ морю обошлась великому императору-моряку трудпѣе и дороже побѣдъ надъ Карломъ XII, ибо въ колесо русской державной колесницы, катившейся къ морю, шведы не умѣли и не могли вкладывать такъ много палокъ, какъ московскіе старозавѣтные люди. Только удивительной и выдающейся энергіи Муравьева и фанатизму Невельскаго, ибо настойчивость его не что иное, какъ фанатизмъ, Россія обязана тѣмъ, что владѣетъ теперь Тихо-океапскимъ побережьемъ. Певѣдѣпіе и самомпѣніе ученыхъ авторитетовъ и сопротивленіе все-

сильныхъ министровъ — Чернышева и Нессельроде — въ концѣ концовъ непремѣнно сокрушили бы и Муравьева и Невельскаго, еслибы не наткнулись на желѣзную волю того, кто былъ тогда, къ счастію, верховнымъ рѣшителемъ спора и высоко держалъ знамя своей великой родины. „*Онъ разъ поднятъ русскій флагъ, онъ уже спускаться не долженъ*“, вотъ слова, закрѣпившія навсегда за Россіею побережье Тихаго океана, соединяемаго теперь рельсами съ ея сердцемъ и съ Западною Европою. Сооруженіе Сибирской желѣзной дороги есть то же стихійное стремленіе къ морю, на которомъ въ не столь отдаленномъ будущемъ еще предстоитъ намъ тяжелая борьба и трудное соперничество съ Америкою, Китаемъ, Японіею и съ морскими державами Западной Европы. Въ виду этого соперничества, мы не можемъ ограничиться обладаніемъ только замерзающимъ Владивостокомъ, и движеніе къ югу отъ него и пріобрѣтеніе портовъ или порта отъ слабой Кореи неизбѣжны и непредотвратимы. Однакожъ и въ борьбѣ за послѣдніе приметъ участіе та часть Европы, лучшимъ оружіемъ противъ которой будетъ флотъ, способный наносить удары какъ въ отдаленныхъ колоніяхъ, такъ и бить самыя метрополіи. Надобно лишь поставить этотъ флотъ въ удобное положеніе, дѣйствовать и тамъ и здѣсь съ наступленіемъ момента дѣйствій. Мурманъ въ двухъ-дневномъ переходѣ отъ береговъ Шотландіи и въ пяти-шести-дневномъ отъ Средиземнаго и отъ торныхъ путей на Атлантическомъ океанѣ, гдѣ сосредоточены самые жизненные и важнѣйшіе интересы всѣхъ народовъ. Ограничиваясь Либавою и приковывая къ ней нашъ Балтійскій флотъ, мы по своей доброй волѣ облег-

часмъ нашимъ врагамъ возможность запереть его въ Бельтѣ, или, иными словами, идемъ на встрѣчу ихъ желаніямъ и стратегическимъ соображеніямъ. „Наши границы — берега враговъ нашихъ“, — говорятъ, разсуждая о задачахъ своего флота въ парламентѣ, государственные люди Великобританіи. По отношенію къ Россіи, теперь эти задачи упрощаются до крайней степени, благодаря тому, что мы локализировали наши границы въ точкѣ — въ Бельтѣ, закрытіе котораго для русскихъ кораблей развяжетъ руки нашимъ противникамъ на моряхъ всего свѣта. Черное море закрыто по договору и договоръ соблюдаться свято будетъ. Суровому Мурману противупоставляютъ Индѣйскій океанъ и Персидскій заливъ — эти южныя вѣчно теплыя воды, омывающія берега благодатныхъ и сказочныхъ царствъ, состоящихъ однакожъ въ прямой или косвенной зависимости отъ Англіи.

Для того, чтобы дать нашему флоту Индѣйскій океанъ, изъ Индіи мы должны устранить Великобританію, такъ какъ она сама добровольно не устранится. Но вопросъ объ этомъ есть уже вопросъ о самомъ существованіи міровой имперіи, управляемой нынѣ съ береговъ Темзы.

Первымъ же послѣдствіемъ освобожденія Индіи отъ заморскаго господства будетъ возникновеніе новыхъ государствъ въ южной части Азіи, которыя Россіи придется цивилизовать, усмирять и въ концѣ концовъ завоевывать. И въ самомъ дѣлѣ, не трудно представить себѣ самостоятельныя республики, возникшія изъ Канады, Австраліи или Кашскихъ колоній. Въ нихъ, въ этихъ нынѣшнихъ колоніяхъ, управляемыхъ мѣстными парламентами, гражданская жизнь насаждена

или тѣми же англичанами, или другими европейскими народами, когда-то добровольно или по принужденію переселившимися изъ своихъ метрополій и унесшими съ собою способности, привычки и любовь къ самоуправленію и цивилизаціи. Постепенно или сразу и внезапно подъ давленіемъ различныхъ причинъ, напримѣръ безсилія Англіи защитить свои колоніи отъ внѣшнихъ враговъ, онѣ отдѣлятся отъ нея и будутъ жить и развиваться самостоятельно, какъ живутъ и развиваются нынѣ. Великобританія не особенно много и потеряетъ отъ такихъ естественныхъ событій, ею предвидимыхъ, хотя и принуждена будетъ считаться съ возникновеніемъ новыхъ, вѣроятно нежелательныхъ для нея и невыгодныхъ политическихъ союзовъ и комбинацій. Мы знаемъ, что интересы бывшей колоніи— С. Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ во многомъ расходятся съ интересами бывшей метрополіи, и особенной дружбы между ними не замѣчаемъ.

Совершенно иное представляется въ Индіи съ ея трехъ-сотъ милліоннымъ населеніемъ, обогащающей Англію, предоставляющей широкое поле дѣятельности ея купцамъ, промышленникамъ, чиновникамъ и офицерамъ и не заключающей въ себѣ ни одного элемента, который ручался бы за то, что эта сказочная Индія, предоставленная сама себѣ, пойдетъ спокойно по пути естественнаго прогресса, окрѣпнетъ и сдѣлается самостоятельною и сильною державою. Сдается, что разрозненнымъ религіозными вѣрованіями и своекорыстными разсчетами туземныхъ крупныхъ и мелкихъ князьковъ народамъ Индіи придется вѣчно выносить господство сильныхъ прительцевъ, кто бы они ни были.

Но если легко справиться съ многочисленными племенами Индіи, привыкшими къ подчиненію и рабству, то не такъ-то просто континентальной Россіи, имѣющей свои флоты подъ замкомъ въ Бельтѣ и въ Босфорѣ, изгнать съ полуострова, омываемаго моремъ, сильный и энергичный народъ, съискони владѣющій всѣми водами земнаго шара и этапными пунктами на пути въ свою драгоцѣнную колонію. Гибралтаръ, Мальта, островъ Вознесенія, Св. Елены и Фалкландскіе, Сингапуръ, Аденъ и другіе мысы и проливы развѣ имѣютъ какое-либо еще значеніе для Великобританія, кромѣ этаповъ? Когда рѣчь зашла о сооруженіи Суэцкаго канала, Англія интриговала противъ него и сдѣлала все зависящее отъ нея, чтобы парализовать исполненіе грандіознѣйшаго пути сообщенія, выгоднаго и благодѣтельнаго для народовъ цѣлаго земнаго шара. Но этотъ путь приближалъ Европу къ Индіи, облегчивъ сношенія съ нею и неангличанамъ. Несмотря ни на какія препятствія, Лессепсъ выигралъ призъ и благополучно окончилъ дѣло, которому апплодировалъ весь міръ. Тогда Англія перемѣнила тактику, и акціи удобнѣйшаго пути въ Индію, сооруженнаго Франціею, перешли изъ Парижа въ Лондонъ. Вмѣстѣ съ этою ловкою и умною коммерческою комбинаціею совершались и важныя политическія событія. Кипръ и Египетъ обратились въ британскія провинціи, и никакія дипломатическія ухищренія и запугиванія не вырвутъ послѣдняго изъ крѣпкихъ рукъ Англіи, ибо обладаніе Египтомъ гарантируетъ ей ближайшее и быстрѣйшее сообщеніе съ Индіею.

Понятно, чтобы завоевать для флота Индѣйское побережье и всю Индію, надобно помѣняться ролями

съ Англіею или, правильнѣе, принять и ея мировую роль не себя. А разница между ними громадна. Россія — великая континентальная держава, какъ Великобританія — морская, но первая вслѣдствіе своихъ границъ должна и только и можетъ сохранить достоинство своего флага и обаяніе могущества *сильнымъ флотомъ и арміею*, для второй же достаточно *одного флота*. Россіи нуженъ флотъ для того, чтобы заставить уважать себя во всѣхъ концахъ земнаго шара, недоступныхъ ея арміямъ, и повсюду поддерживать русскіе интересы и вліяніе, гдѣ возникали они естественнымъ порядкомъ роста и развитія самой страны. Промышленная же и торговая Англія не можетъ существовать самостоятельно ни одного дня, не владычествуя надъ морями и океанами, этими единственными для нея путями сообщенія съ рынками цѣлаго свѣта. Свободная конкуренція и соревнованіе сдѣлаетъ свое дѣло и опредѣлятъ границы тяготѣнія этихъ рынковъ къ Россіи или Англіи. Но для того, чтобы послѣдняя съ должнымъ уваженіемъ относилась къ интересамъ первой, русскій флотъ, эта другая вооруженная рука, долженъ быть на уровнѣ своего призванія, а не дитятею въ двухъ-сотъ-лѣтнихъ нелепкахъ, для котораго требуется Индія, какъ игрушка, или является необходимость великую континентальную имперію, призванную царить надъ полумiромъ, обращать въ чисто морскую. Не слѣдуетъ только парализовать и связывать русскій флотъ завѣдомо неисполнимыми задачами, подрывающими вѣру въ немъ въ свое военное значеніе.

Удовлетворитъ ли нашимъ исконнымъ и стихійнымъ стремленіямъ къ открытому морю обладаніе Персид-

скимъ заливомъ, о которомъ мечтаютъ нѣкоторые? Мечты имѣютъ серьезное основаніе, такъ какъ едва-ли можетъ существовать сомнѣніе въ томъ, что для могущественной нашей имперіи уже не представляется непреодолимыхъ препятствій перешагнуть небольшое разстояніе, отдѣляющее ее отъ залива, принадлежащаго почти номинально странѣ слабой, бѣдной и всегда дурно управляемой. Но въ тотъ моментъ, когда Персидскій заливъ сдѣлается русскимъ, узкій и неглубокій проливъ, соединяющій его съ океаномъ, будетъ захваченъ Англіею, какъ захвачены Гибралтаръ, Суэцъ и Перимъ. Что выиграетъ Россія отъ завоеванія Персидскаго залива и созданія флота на немъ? Ничего. Даже навѣрное проиграетъ въ военно-морскомъ отношеніи, ибо морской бюджетъ нашъ придется дѣлить тогда не на три части, а на четыре, необходимыя для потребностей четырехъ, разъединенныхъ громаднѣйшими разстояніями и непроходимыми проливами, флотовъ: Балтійскаго, Черноморскаго, Тихоокеанскаго и Персидскаго.

Что же касается до затрудненій и препятствій проведенія шестисотверстной желѣзной дороги на Мурманъ, безъ которой военный портъ не мыслимъ, то едва-ли стоитъ и думать объ нихъ послѣ сооруженія рельсоваго пути по безводнымъ и песчанымъ степямъ Средней Азіи. Тундры, отдѣляющія Петербургъ отъ Рыбачьяго полуострова, этого все-таки наилучшаго стратегическаго пункта для нашего флота, не имѣютъ ничего общаго съ тундрами Сибири, по которой уже ведется рельсовый путь. Тундры Лапландіи не топкія болота, не трясины, задернутыя лишь мхами, а каменистыя поля, представляющія готовое полотно. Виро-

чемъ, говорить о какихъ бы то ни было техническихъ затрудненіяхъ, возникающихъ или могущихъ возникнуть при сооруженіи порта на Мурманѣ, въ наше время пара, стали и электричества, послѣ того, сколько затрудненій и естественныхъ препятствій мы должны будемъ преодолѣть въ Либавѣ, — значило бы умышленно фарисействовать и пугать воображеніе людей незнакомыхъ съ техникою.

Я не произвольно комбинировалъ факты и не сочинялъ легкомысленно исторію Балтійскаго флота, а бралъ цѣликомъ и перечислялъ систематически то, что записано на страницахъ ея. Она, безпристрастная и всегда строго справедливая и нелицепріятная, осудила и старый, много пережившій и видѣвшій Кронштадтъ и Либаву, прежде нежели приступлено было къ сооруженію военнаго порта въ ней. Придетъ время,—а оно близится и придетъ неизбѣжно и непремѣнно,—когда этотъ приговоръ встанетъ непреодолимымъ препятствіемъ на пути дальнѣйшихъ безконечныхъ работъ среди песковъ Курляндіи въ самомъ отдаленномъ углу Балтійскаго моря, запертаго западноевропейскими державами. Не сегодня и не завтра наступитъ это время, да и не дни и мѣсяцы, а десятки лѣтъ, не милліоны, а сотни милліоновъ нужны для окончанія того, что требуетъ современный флотъ, хрупкій и сложный, отъ благоустроеннаго порта. Если мы проработаемъ еще въ Курляндіи 10—15 лѣтъ, ассигновывая на эти работы попрежнему по три милліона въ годъ, израсходуемъ 30—45 милліоновъ, т.-е. $^1/_3$ часть или того менѣе будущей стоимости Либав-

скихъ твердынь съ доками, бассейнами, каналомъ, заводами и цѣлымъ новымъ морскимъ городкомъ, въ которомъ каждый кирпичъ дома и каждая плита тротуара окупятся казною, — то матеріальныя затраты государства будутъ конечно довольно значительны, и нельзя не сожалѣть объ нихъ. Деньги могли бы быть израсходованы производительнѣе и несравненно полезнѣе и въ военномъ и экономическомъ смыслѣ. Такъ, напримѣръ, можно бы было соединить Балтійское море съ Чернымъ удобнымъ и глубокимъ водянымъ путемъ, который, безъ сомнѣнія, окупилъ бы съ избыткомъ расходы на него, облегчилъ бы сношенія юга съ сѣверомъ и въ то же время далъ бы возможность морскому министерству въ критическую минуту подкрѣпить тотъ или другой флотъ мелкими судами типа „Лейтенантъ Ильинъ“. Стоимость же такого воднаго пути по соображеніямъ министерства путей сообщенія не превзошла бы 30 милліоновъ рублей.

Но Россія не разорится отъ потери нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ, и въ тотъ день, когда общее сознаніе безполезности денежныхъ затратъ на перемѣщеніе песковъ съ мѣста на мѣсто охватитъ нашу родину, когда великое стратегическое значеніе Мурмана сдѣлается наконецъ очевиднымъ и понятнымъ всѣмъ и каждому, когда, быть можетъ, стальные гиганты, традиціонно, еще разъ, сохранивъ себя въ военное время въ Либавскихъ бассейнахъ подъ прикрытіемъ высокаго лѣса, выйдутъ изъ моды и, подобно деревяннымъ, будутъ проданы съ аукціона, недостроенный портъ будетъ брошенъ и взоры цѣлой Россіи обратятся на сѣверъ. И тогда, какъ нынѣ на Либаву, средства найдутся на созданіе новаго флота и

удобнаго порта, ибо во-вѣки не оскудѣетъ наша необъятная родина, не умалится безграничная любовь къ ней самоотверженныхъ сыновъ ея. Да, деньги найдутся, деньги дѣло наживное. Но откуда возьмется то, что не покупается золотомъ на рынкахъ, чему не даютъ и не знаютъ цѣны торгаши и что теперь воспитывается и ростетъ для завѣдомо и исторически безплодной цѣли? Откуда, въ моментъ просвѣтлѣнія, придетъ та нравственная сила, которая нынѣ пріуроченный къ неисполнимой задачѣ и вслѣдствіе этого лишенный жизненности и высокихъ духовныхъ стремленій личный составъ, цѣлое поколѣніе моряковъ, оживитъ и наставитъ на истинный путь полезнаго служенія родинѣ?

Покойный адмиралъ-писатель, Журьенъ-де-ла-Гравьеръ вслѣдъ за страшнымъ погромомъ, постигшимъ Францію, совѣтовалъ своимъ согражданамъ, ниспровергшимъ прежній режимъ, сохранить старыя главнѣйшія морскія учрежденія для блага флота и съ нимъ для общаго блага. Новая республика вняла голосу доблестнаго моряка и сохранила ихъ какъ залогъ будущихъ успѣховъ трехцвѣтнаго флага на моряхъ. Я не завидую французскимъ морякамъ, давно заслужившимъ право на лавры, и не удивлюсь, когда они увѣнчаютъ достойныхъ и славныхъ. Французскій флотъ въ три раза старѣе русскаго и вынесетъ такія испытанія и невзгоды, [illegible]рыя могли научать и научили и его и Франц[illegible]ъ многому. Я не удивляюсь и тому, что во [illegible] былъ адмиралъ, смѣло обратившійся къ родин[illegible]горячимъ словомъ совѣта въ дѣлѣ своего ремес[illegible]въ то критическое время, когда ненавистный старый режимъ, сдѣлавшій такъ

много хорошаго для флота, канулъ въ вѣчность и на сценѣ появились новые люди съ новыми требованіями и воззрѣніями.

Я вспомнилъ теперь о совѣтѣ покойнаго француза-моряка лишь потому, что вполнѣ понимаю и раздѣляю, что все и хорошее и дурное имѣетъ свои глубокіе корни. И я горячо, всѣми моими помыслами, цѣлымъ моимъ существомъ желаю, чтобы нашъ флотъ пустилъ наконецъ корни въ русскую почву, создавъ необходимыя первоначальныя крѣпкія и непоколебимыя учрежденія, удовлетворяющія требованіямъ какъ духовнаго, такъ и матеріальнаго элементовъ. Каковы эти учрежденія, рѣчь впереди. Безъ нихъ, основанныхъ на дѣйствительной, а не выдуманной морской исторіи, тщетно ожидать гармоніи и равновѣсія между обоими элементами флота. А безъ гармоніи и равновѣсія нельзя обезпечить и истинно полезную и грозную морскую вооруженную силу. Пришла пора сдѣлать это; пришла пора уяснить себѣ нужды два вѣка безустанно реформируемаго флота. Да, пришла пора Россіи имѣть русскій флотъ, для службы русскимъ интересамъ. Нашими соперниками на морѣ явятся теперь уже не турки и шведы, не слабые, отживающіе и сходящіе съ міровой сцены народы, противъ которыхъ всякое оружіе, нанятое или купленное, было сильно и дѣйствительно, а крѣпкіе и энергичные, любящіе родину и умѣющіе повелѣвать судьбами и бороться за власть и міровое могущество.

2007044207